النشاط التجاري في البحر الأحمر خلال العصر العباسي

رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية التربية / جامعة بغداد

لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الاسلامي

من قبل الطالبة:

لمى فائق السامرائي

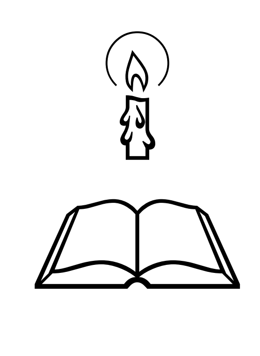
بسم الله الرحمن الرحيم

﴿ يَرفَعِ اللهُ الَّذينَ آمَنُوا مِنكُم والَّذينَ أوتوا العِلمَ دَرَجاتٍ ﴾

صدق الله العظيم

سورة المجادلة

آيــة (11)



الإهـــداء

إلى مَنْ أتلمسه...فأجِـــده سَـــراباً...فأعطش للقائه...فلا أرتوي

إلى مَنْ يبـــرُقُ في سَماءَ حياتي...ضوءاً وهاجاً...ويختفي في لمح البصر فأتخبط في ذِكـــراه

إلى مَنْ شاءَ الدَهرُ أن يَحرِمَهُ رؤيَةَ هذه الثَمَرة

إلى رُوح والدي إيماناً واحتساباً

إلى مَنْ تَنَكرَتْ لِذاتِها وأَلقتْ بِأيامِ شَبابِها على أعتابِ أبنائِها وأَضاءَتْ لنا الطريـــقُ بِشُعلةٍ...وجَعَلتْ أَيامَ حياتِها لنا رَهْناً

إلى أُمٍ لن تتصِفُها الكلمات... أهدي هذا الجُهدِ المُتواضِعْ بِـــراً ووفاءاً

إلى مَنْ احترقوا شُموعاً أَنارَتْ لِيَ الدَرْبَ...نِعْمَةً مِنَ الرب وإحســـاناً...أخـــواتي واخوتي الأعزاء

إلى كُلِ الذينَ أَحبَبْتُهُمْ وأَحبوني أُقَدِمْ عَمَلي المتواضع هذا

شُــكر وتقديــر

الحمد للــه مستحق الحمــد والثناء ، والشــكر له وحده ، لما وفقنا إليه وأتم به نعمته علينا.

لا يسعني إلا أن أسجل تقديري واحترامي إلى أستاذي الفاضل الدكتور خاشــع المعاضيدي الذي أحاط هذا البحث –فكرة ودراسة– برعاية علمية أمينة أكاد أعجز عن تقديرها فَتفضلَ متكرماً بالأشراف على هذه الرسالة منيراً لي المنهج بفــيض علمه الواسع وبتوجيهاته القيّمة التي أعطت هذا البحث صورته النهائية فاســتحق الشكر والثناء .

كما أتقدم بالعرفان إلى أستاذي الكريم الدكتور عجمي الجنابي الذي كــان لــي أستاذاً وأخاً في التوجيه والعناية كما بذل جهده في اختيار الموضوع ومستمراً في رعايته ومتابعته طيلة فترة البحث.

أما أساتذتي الأفاضل الدكتور حسين الداقوقي والدكتور طالب العنزي والدكتور خالد الجنابي فلن أنس لهما توجيهاتهما القيّمة والسديدة التي أغنت البحث وأعطتني دافعاً كبيراً في دراسة جوانبه.

ولا أبخل بالشكر إلى الأساتذة في قسم التاريخ ...وإلى الأستاذ الدكتور صــادق ياسين الحلو رئيس قسم التاريخ في كلية التربية...للتشجيع والرعاية التي قــدموها لي ، كما أتقدم بالشكر إلى الأساتذة الذين تكرموا بقراءة الرسالة فكرياً ولغوياً وإلى كل من أبدى لي المساعدة والتوجيه.

كما يلزمني واجب الوفاء أن اقدم شكري واعتــزازي لزميلتــيَّ بــان حســين السنجري وختام دوشي عبد الزهرة اللتين أمدتاني بالعون والمســاعدة والإســناد خلال مدة الدراسة.

كما يقودني الوفاء أن أسجل شكري وامتناني إلى خالتي حنان عــودة الزبيــدي والتي كان لها الأثر الكبير في إنجاز هذا العمل.

ومع وافر من الحب والثناء أتقدم به إلى عائلتي...والدتي العزيـزة ...أخـواتي وأخوتي لأعانتهم لي على إتمام هذا البحث على خير وجه.

كما أتقدم بالشكر إلى كل من ساهم في تذليل العقبات أمام بحثي هـذا وأخـص منهم منتسبوا المكتبة المركزية في جامعة بغداد ومكتبة المتحف.

وأخيراً أتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من كان له فضل في إعداد هـذا البحـث سواء بكلمة أسداها أو رأي تقدم به فجزاهم اللـه سبحانه وتعالى عني كل خير.

واللـه الموفق ومنه نستمد العون والسداد

الباحثـة

المحتويات

2- السودان

3- الحبشة

4- شرق أفريقيا

الفصل الثالث: وسائط النقل عبر البحر الأحمر والأسواق التجارية

أولاً: الطرق التجارية البحرية

ثانياً: الأسواق التجارية

ثالثاً: السفن التجارية ومحتوياتها

1- الدفــة

2- الأنجــر (المرساة)

3- الدقل (الصاري)

4- الشراع

العاملون في السفينة

1- الناخذاه

2- المعلم

3- الربان

4- الملاحون

5- الديدبان

6- الغواصون

رابعاً: كيفية معرفة الطرق التجارية البحرية

1- الإسطرلاب

2- البوصلة

3- الرهنامج

خامساً: أنواع السفن

1- الجلبــة

2- الجاكــر

3- السنبوق

الفصل الرابع: جنسيات التجار

المقدمـــة في نطاق البحث وتحليل المصـــادر

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا ورسولنا الكريم محمد(صلى الله عليه وعلى آله وصحبه الكرام أجمعين).

تُعــد التجارة مظهراً من أبرز مظاهر النشاط الاقتصادي، وهي سفيرة الحضارة بين الشعوب والأمم، فقد أدّت دوراً في حضارة العالم وانفتاحه على بعضه، لكونها المظهر الوحيد الذي حمل معه جميع العناصر الدينية والثقافية والحضارية، من شعب الى آخر ومن مجتمع الى آخر، إلى جانب مواد التجارة، فهي أولى وسائل الاتصال بين البشر، منذ أن بدأ الإنسان يشعر بحاجته إلى مواد لم تكن متوفرة لديه، فكان التنوّعُ الإنتاجي من منطقة إلى أخرى، ومن شعب إلى آخر، ومن دولة إلى أخرى، سبباً في قيام حركة تبادل تجاري بين هذه الشعوب والأمم، فإذا كانت الحاجة هي أول إحساس بشري دفع الإنسان للتجارة، فعليه ستكون التجارة من أقدم الأنشطة الاقتصادية التي مارسها الإنسان.

هذا إلى جانب ارتباطها بالأنشطة الاقتصادية الأخرى، كالصناعة والزراعة، بل إنّ التجارة تقوم على الفائض الإنتاجي منهما، وعليه فانّ سعة وتطوّر النشاط التجاري، سيؤدي إلى تطوّر الأنشطة الاقتصادية الأخرى.

ومع ظهور الإسلام، وقيام الدولة العربية الإسلامية، وإدراك العرب المسلمين لأهمية هذا النشاط الاقتصادي، سعت الدولة العربية الى دعمه وتنشيطه، وبالفعل فقد صارت السيادة التجارية للعرب المسلمين، وأصبحت التجارة مظهراً من مظاهر حضارة الإسلام وانفتاحه والتطوّر المدني الكبير الذي شهدته الدولة العربية الإسلامية، ولاسيما في العصر العباسي، بعد التوجه الذي حصل فيها، نحو حياة الترف والبذخ، وهذا أمر حتمي للتطوّر الحضاري الكبير الذي شهده هذا العصر، فقد أصبح التاجر العربي ممثلاً لهذه الحضارة، التي أصبحت من الناحية المادية كثيرة المطالب متنوعة الحاجات والسلع، مما دفع التجار إلى الضرب في

البلاد لسد هذه الحاجات، فكانت التجارة الخارجية مع بقية الشعوب والأمم، ضرورة أولى في حياة العرب المسلمين في هذا العصر.

ومن الجدير بالإشارة أنّ مثل هذا الجانب المهم لم يلق حظَّه الوافر من الدراسة الجادّة والبحث المستفيض من المؤرخين والكُتَّاب القدامى والمحدثين، مثلما لقيت بقية الجوانب الأخرى، السياسية والإدارية والعسكرية منها، ولم يوجّه الباحثون عنايتهم بشكل متكافئ ومتوازن إلى التجارة بكلّ أشكالها المختلفة، كونها أكثر الموضوعات صعوبة وتعقيداً بسبب ندرة المراجع والمصادر التاريخية، لذلك فأنّ مادة هذه الدراسة جاء أغلبها متناثراً ومبعثراً في بطون الكتب، وفي بعض الأحيان على شكل إشارات شحيحة ومتفرقة، فكان على الباحث أن يقرأ الكثير من المصادر ليستخلص القليل منها.

وعلى الرَّغم من هذه الصعوبات فقد استهوتني دراسة التاريخ الاقتصادي لمنطقة البحر الأحمر، وعمدت إلى اختيار((تجارة البحر الأحمر خلال العصر العباسي)) موضوعاً لهذه الدراسة، إذ دفعني إلى ذلك سببان:-

الأول: شهدت هذه المرحلة أحداثاً تاريخيةً جساماً أثرت في اقتصاد البحر الأحمر سواءً كان ذلك في حالة الأزدهار أم الركود، والذي أثّر بدوره في أوضاعها السياسية والاجتماعية.

الثاني: إنّ الدراسات التاريخية الاقتصادية في الوقت الحاضر، أصبحت من الدراسات المهمة في تفسير الظواهر الاجتماعية والتقدم الثقافي والسياسي والحضاري في الدول المختلفة فضلاً عن ذلك فأنّ دراسة تاريخ البحر الأحمر بقيت بمنأى عن أنظار الباحثين والدارسين في القطر العراقي ونادرة في المكتبات العربية.

وبما أنّ تاريخ البحر الأحمر هو جزء من تاريخ الوطن العربي، لكونه بحيرة عربية، لأنّ الأقطار التي تطل على سواحله كلّها عربية، باستثناء بعض السواحل التي اغتصبها(الكيان الصهيوني وأثيوبيا) وهذه الحالة مصطنعة من قبل الاستعمار وغير شرعية، لذا من المهم جداً دراسة تاريخ هذه المنطقة من الوطن العربي.

وقد تم تقسيم البحث على أربعة فصول وخاتمة:-

تناولت في ***الفصل الأول*** موقع البحر الأحمر ونشأته، وعرّفت تسمياته وأسباب هذه التسميات، وبيّنت أهم الخلجان والجزر والموانئ التي تقع على البحر الأحمر وأهميتها في التبادل التجاري بين الشرق والغرب، وكذلك تناولت أهمية البحر الأحمر التجارية كونه أقصر طريق، فهو يختصر المسافة بين الشرق والغرب، ومن أهم الممرات المائية التي تتيح للملاحة الدولية حركة تجارية نشطة وسريعة بين الشرق والغرب عبر العصور المختلفة، وأهميته الاقتصادية كونه من أغنى بحار العالم بثرواته الاقتصادية، حيث أنّ قاع البحر وسواحله تحتوي على معادن عديدة، وعلى ثروة سمكية تشكل جانباً مهماً من الحياة الاقتصادية، وأهميته العسكرية من حيث موقعه الجغرافي بالنسبة للتجارة العالمية فهو همزة وصل بين قارات العالم القديم (آسيا وأفريقيا وأوربا).

أما ***الفصل الثاني*** فقد تطرقت فيه إلى التجارة في البحر الأحمر بين دول الشرق والغرب، وإلى أهم السلع التجارية التي كانت تتبادل بين دول الغرب كمصر والحبشة والسودان وسواحل شرق أفريقيا وبين دول الشرق كالحجاز واليمن ودول الشرق الأقصى كالهند والصين. وهذه السلع كانت تُنتَج داخل أراضي الدولة العربية ومنها تصدّر، أو كانت بحاجة إليها ولا تتوفر في أراضيها فكانت تستوردها من هذه المناطق، إلا أنّ كمية السلع المستوردة كانت تفوق السلع المصدرة إلى هذه البلدان، وذلك من خلال ما وقفنا عليه أثناء كتابة هذا الفصل وما متوفر من نصوص تاريخية، وهذا يدل على تطور ورفاهية المجتمع العربي وحاجته الواسعة إلى استهلاك السلع الضرورية والكمالية على حدّ سواء.

وقد شملت السلع أنواعاً عديدة من الصادرات والواردات كالمنسوجات والمفروشات والملابس، والمواد الغذائية والفواكه، والعقاقير الطبية والعطور والتوابل والأفاويه والبهارات بأنواعها المختلفة والأحجار الكريمة والمعادن الثمينة، إضافة إلى الأخشاب بأنواعها المتعددة.

وتطرقت في ***<u>الفصل الثالث</u>*** إلى وصف الطرق التجارية التي سلكتها التجارة العربية ولاسيّما الطرق البحرية بين الشرق والغرب، وتناولت أهم المراكز التجارية التي لعبت دوراً مهماً في التجارة، إضافة إلى الأسواق التجارية التي انتشرت في جميع أطراف الجزيرة العربية، حيث أنّ كثرة عددها يدَلّل على مدى تطور النشاط التجاري الذي احتلّ مركزاً مهماً في المورد الاقتصادي عند العرب، كما كان السوق مركزاً للنشاط الإجتماعي والسياسي، فيه يلتقي المسلمون ليتعارفوا ويتحادثوا، ثم تعرَّضت إلى وسائل النقل البحري بالسفن وذكرت أنواعها وطريقة صنعها ومحتوياتها، وكذلك الحديث عن طاقم السفينة والعاملين فيها.

وتطرقت إلى الكلام عن كيفية معرفة الطرق التجارية باستخدام بعض الآلات كالإسطرلاب والبوصلة والرهنامج، والتي كانت تُعين البحارة في معرفة اتجاه الطرق التي يسلكونها أثناء رحلتهم، إضافة إلى تبيان أهمية الرياح الموسمية ومواعيد هبوبها في تنظيم الرحلات التجارية.

كذلك تطرقت إلى الكلام عن معوقات التجارة في البحر الأحمر، ومنها المعوقات الطبيعية كوجود الجزر والجبال، وكذلك وجود الدردور، كما توجد في البحر الأحمر الصخور المرجانية، فكانت هذه المعوقات تؤثر في حركة التجارة واستمرارها، إضافة إلى المعوقات البشرية، منها انتشار القراصنة الذين يقومون بالهجوم على السفن التي تبحر بين الشرق والغرب.

أمّا ***<u>الفصل الرابع</u>*** فقد تضمَّن جنسيات التجار ومنهم تجار الكارمية الذين كان لهم دور كبير في التجارة، فقد تمكنت مصر بواسطة هؤلاء التجار من أن تحتلّ مركز الزعامة والصدارة في العالم الإسلامي، فكان اتصالهم هائلاً بين الشرق والغرب، ولاسيَّما في جلب المتاجر الشرقية من الهند والصين إلى اليمن ومصر ثم إلى أوربا. وكذلك التجار اليهود، الذين بدورهم أيضاً أسهموا في تجارة مصر والتجارة الدولية بشكل كبير، كما كان هناك وكلاء تجاريون مهمتهم القيام بعملية تجارية، فكان لكل تاجر وكيل يدير أعماله في حالة غيابه.

وكذلك ذكرت مكانة التجار الاجتماعية لدى الدولة وعامة الناس وأصنافهم وكيف أن كلّ صنف كان يتّصف بنشاط معين في التجارة، فمنهم من كان يتنقل

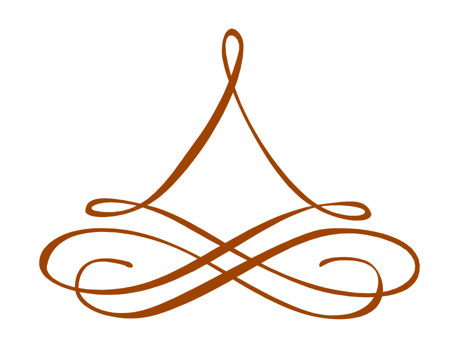
ويسافر من مدينة إلى أخرى، ومنهم من كان قائماً في مدينة تجارية، وكان له وكلاء خاصُّون يقومون بالعمليات التجارية، ومنهم من كان يُخزّن مواد التجارة من مدّة إلى أخرى. وأوضحت كيف أنّهم كانوا يدافعون عن مصالحهم ويؤسّسون أنواع الشركات التجارية بينهم، وكذلك ذكرت المعاملات المالية التي كان التجار يتعاملون بها كالصكوك والسفتجة والحوالة وغيرها. وأخيراً بيَّنت أنواع الضرائب التجارية ولاسيّما نظام العشور الذي كان متبعاً لدى العرب قبل الإسلام وبعده، مع بيان نسبتها والتعديلات التي ظهرت فيها وموقف الخلفاء المسلمين منها.

أخيراً فإنّي أقدم هذا البحث المتواضع بين يدي القارئ الكريم وهو مجهود بسيط أقدّمه للمكتبة العربية ليسدّ فراغاً في مثل هذه الدراسات في التاريخ الاقتصادي لأنّه يلقي الضوء على أهمية التجارة في البحر الأحمر خلال العصر العباسي.

وآمُل أن أكون قد وفّقت في إعداد موضوعي على النحو الذي يجعلني على قدر وافر من الثقة بأنّه سينال استحسان أساتذتي الأفاضل والباحثين في مضمار التاريخ العربي الاسلامي.

واللـــه ولـــيّ التوفيـــق.

ولا يسعني إلا أن أسجل تقديري واحترامي إلى أستاذي الفاضل المشرف الدكتور خاشع المعاضيدي على توجيهاته القيمة وملاحظاته السديدة التي أغنت البحث.



تحليـــل المصـــادر

يقتضي البحث في النواحي الاقتصادية والاجتماعية في التاريخ الإسلامي تنوُّع مصادر المعلومات، كما ذكرت من مؤلفات تاريخية، ومع أنّ كلّ صنف يركز على ناحية معينة إلاَّ أنّه لم يهمل النواحي الأخرى، لذا فقد استفدت من مختلف المصادر ولو جزئياً في كل موضوع من مواضيع الرسالة، ومن أهم المصادر التي اعتمدت عليها في إعداد بحثي القــرآن الكــريم الذي يُعدُّ بمثابة وثيقة دينية تاريخية وسياسية وإدارية شاملة، لأن القــرآن الكــريم هو الأساس الشرعي للدين الإسلامي، ومصدر كافة الأحكام التي يستند اليها الدين الإسلامي والمسلمون.

أ-المصادر التـــاريخـــية

وهي كثيرة ومتنوعة ومن أهمها:-

1- تاريخ الرسل والملوك،

لمحمد بن جرير الطبري(ت310هـ/922م): يُعـــدّ هذا المؤلَّف من أهم وأوسع المصادر في التاريخ الإسلامي، ومصدراً أساسياً من مصادر دراستي في هذا البحث، ولاسيّما فيما يتعلّق بالجانب الاقتصادي للدولة العربية في القرون الأولى من تاريخها وهو كتاب شامل كَتبَ حوادثه على تسلسل السنين الهجرية وقدم مادة تاريخية مفصلة عن القرون الثلاثة الأولى للهجرة. ويُعد المصدر الرئيس للمؤرخين من بعده مثل مسكويه وابن الأثير وأبو الفدا والذهبي وغيرهم وذلك لما له من منهجية خاصة في التدوين التاريخي مما يعطي صورة متكاملة متفاعلة عن طريق ذكره للروايات المختلفة للحوادث التاريخية، فهو يعتمد على رواة عايشوا بأنفسهم الأحداث ويبدو أنّه عاصر بعضهم، وعلى العموم فقد جاءت رواياته موثوقة، ومن الممكن الاطمئنان اليها، ولا غنى للباحث عنها، وقد استفدت منها في بحثي من جوانب عديدة، إذ نراه مهتماً بأقاليم المشرق ولاسيّما فارس، فقدّم لنا معلومات قيّمة عن الحركة التجارية وأمن الطرق في الدولة العربية.

2- الوزراء والكتّاب،

لأبي عبد اللـــه محمد بن عبدوس الجهشياري(ت331هـ/942م): يُعــدُّ من المؤرخين القدامى كالطبري والمسعودي وهو أحد الثقاة الأفاضل، وقد أكثر المؤرخون من ذكره عند النقل من كتابه الذي يعدُّ مصدراً من مصادر الإدارة الإسلامية، وقد تقلَّد الجهشياري وظائف الدولة المهمة، كالحجابة، مما أدّى به إلى الكتابة عن النظم السياسية والإدارية والاقتصادية، وقد استفدت من كتابه في ذكر مالية الدولة والعلاقة بين التجارة والوزراء وكبار رجال الدولة، ونجد فيه أيضاً أخباراً نادرة ونافعة لا نجدها في غيره من كتب التاريخ.

3- مروج الذهب ومعادن الجوهر،

لأبي الحسن علي بن الحسين المسعودي (ت346هـ/957م): وتتجلَّى فائدة هذا الكتاب المهم في كون مؤلفه قد نقلَ من عشرات الكتب التاريخية الموجودة في أيامه، التي لم يصل إلينا منها إلاّ عدد قليل مثل فتوح البلدان للبلاذري، وتاريخ الطبري. وأهم ما جاء في هذا الكتاب، الذي له علاقة كبيرة ببحثنا هو ذكره لبحر الصين وأنساب السكان وعاداتهم وأعمالهم ودياناتهم، وتناول العلاقات التجارية بين البلاد العربية والصين، وما كانت عليه مراكب الصينيين التي تصل إلى الخليج العربي، وثم الإلتقاء في كله بار المنَصف للطريق البحري بين الخليج العربي وبلاد الصين ويمتاز المسعودي في كتاباته التاريخية بالإيجاز واختياره لبعض الروايات.

4- تجارب الأمم،

لأبي علي أحمد بن محمد بن يعقوب المعروف بمسكويه(ت421هـ/1030م): كان مسكويه قد مارس الوظائف الادارية بصفته أميناً لمكتبة ركن الدولة الفضل بن العميد، ثم دخل في خدمة عضد الدولة بن بويه، وعلى الرَّغم من أنّ مسكويه قد اعتمد على الطبري إلى درجة كبيرة في سرد الحوادث إلاَّ أنّنا قد استفدنا منه فيما يتعلّق بذكر السفاتج والضرائب والإدارة، ولذا يُعدُّ كتابه هذا من المصادر الأساسية والمهمّة

في دراستنا للتجارة ونظمها والأحوال الاقتصادية بصورة عامة، إذ أَمَدَّنا بمعلومات وافية عن أحوال الدولة العربية.

5- الكامل في التاريخ،

لعز الدين ابو الحسن علي ابن الاثير(ت630هـ/1232م): يُعـدُّ هذا الكتاب من المصادر الرئيسة التي اعتمدت عليها في دراستي، فعلى الرغم من أن الكتاب يعدُّ من المصادر العربية في التاريخ العام، إلاَّ أنّه مهم أيضاً للدراسات التفصيلية لمختلف العصور، فنراه مختصراً لتاريخ الطبري، واستمدّ الروايات التاريخية من المسعودي أيضاً إلاَّ أنّه يضيف الى تلك الروايات معلومات تفصيلية أخرى على ما يأخذه من هؤلاء، وهنا ظهرت أهمية كتابه إضافة إلى استكمال المراحل التاريخية التالية للمؤرخين الأوائل والى القرن السابع الهجري.

6- يُعـد كتاب (صبح الأعشى في صناعة الانشا)،

لأبي العباس القلقشندي(ت821هـ/1418م): موسوعة تضم في ثناياها نماذج من معظم المكاتبات الصادرة من البلاط المصري أو الواردة عليه، وكانت المجلَّدات السادس والسابع والثامن-حسب ما أرى-من أهم اقسام هذا الكتاب وأنفسها فهي تشتمل على تاريخ مصر الاقتصادي والإداري في عصر الخلفاء والسلاطين، وقد أورد القلقشندي في هذه الأجزاء معلومات أفادت الباحث في تفسير العلاقات التجارية بين المماليك والعالم الخارجي من خلال المراسلات التي جرت في عهده.

كما استفدت من المعلومات التي أوردها عن الموانئ وأهميتها في التجارة.

7- أما كتاب (السلوك لمعرفة دول الملوك)،

لمؤلفه أحمد بن علي المقريزي(ت845هـ/1م): فقد كان صاحب الصدارة بين مؤلّفات القرن التاسع الهجري/الخامس عشر الميلادي إذ سار المقريزي في تأليفه على نظام الحوليات، فسرد تاريخ كلّ سنة على حِده، ولم يحاول أن يصل بين سنة وأخرى. ومن مؤلّفاته أيضاً كتاب(إغاثة الأمّة بكشف الغمة) و(المواعظ والاعتبار) وكانت مؤلّفاته ذات قيمة كبيرة وذلك لأنّه تقلّد مناصب رفيعة في القضاء والتدريس والحسبة في القاهرة ودمشق، لذا أغنت مؤلفاته البحث في أغلب فقراته

لما فيها من معلومات تخصّ النقود وأسعار الصرف والمعاملات المالية والتجارية والضرائب والمكوس وطرق الجباية وطرق المواصلات. وكانت كتاباته غاية في الدقة والوضوح.

8- والمصدر الآخر الذي لا يقل أهمية عما سبقه هو كتاب (النجوم الزاهرة في تاريخ ملوك مصر والقاهرة)،

لأبي المحاسن يوسف بن تغري بردي(ت874هـ/1469م): الذي يعدّ من أهمّ المصادر الأساسية، وذلك لأنّه موسوعة كبيرة تتحدث عن تاريخ مصر الإسلامية، وتتجلى أهميّة هذا الكتاب أيضاً في كون مؤلفه قد عاش في عصر حافل بالسلاطين، حيث عاشر أكثر من عشر سلاطين من عهد الناصر الى عهد الملك الأشرف قاتيباي.

9- وقد اعتمد البحث على مؤلفات المؤرخ اليماني،

أبو محمد عبد اللــه ابومخرمة(ت947هـ/1540م): ولاسيما كتابه المعروف بـــ(تاريخ ثغر عدن) الذي خصّ به مدينة عدن وقسّمه على قسمين: شمل القسم الأول ذكر بعض ماورد في مدينة عدن من الآيات القرآنية الكريمة والأحاديث النبوية الشريفة والأشعار وغير ذلك مما يتعلّق بها وبسورها وأبوابها وما ينسب إليها من الأماكن والمَواطن المحيطة بها، أما القسم الثاني فقد ضمَّنه تراجم من نشأ في مدينة عدن أو من جاءها من العلماء والملوك والأمراء والتجار والوزراء.

وقد استفدت من المعلومات التي وردت في هذا الكتاب عن مدينة عدن وأهميتها كونها تُعد مركزاً من مراكز التجارة المهمة بين الشرق والغرب.

ب-المصــادر الجغرافيــة والبلدان

لقد اعتمدت على العديد من الكتب الجغرافية المهمة ومن أهمها:-

1- فتوح البلدان،

لأبي الحسن احمد بن يحيى البغدادي المعروف بالبلاذري(ت279هـ/892م): يُعدّ هذا الكتاب من المصادر القيّمة في الفتوحات الإسلامية، وما رافقها من التنظيم الإداري في المناطق التي فتحها العرب، وهو مرتّب على الأقاليم، ويذكر مؤلّفه

معلومات قيّمة فيما يتعلق بالأحوال الاجتماعية والاقتصادية، فكان مصدراً أساسياً في التعرّف على فتح مناطق عديدة وبيان نشاطها الإقتصادي والتجاري. وذكر النقود المستخدمة في المبادلات التجارية كالدراهم والدنانير، وكذلك فتح العرب لخراسان ومدينة بلخ وأعمال القائد قتيبة بن مسلم الباهلي، وما رافق تلك الفتوحات من نشاط تجاري واسع.

2- كتاب البلدان،

لأبي العباس احمد بن يعقوب بن واضح المعروف باليعقوبي(ت284هـ/897م): جعل هذا الكتاب مختصر أخبار البلدان وذكر فيه الأمصار وطساسيجها، ووردت فيه معلومات قيّمة فيما يخص بعض المدن العربية المهمة كبغداد وسامراء، ومن خلال المعلومات المتناثرة فيه عند كلامه عن مدن وأقاليم أخرى، أمكننا التعرّف على الحركة التجارية، وما كان التجار العرب يقومون به من تبادلات تجارية واسعة النطاق، ولاسيّما مع بلدان المشرق، وذلك نظراً للأسفار التي قام بها اليعقوبي والوظائف الادارية التي تقلدها، فقد أفادنا بمعلومات معتبرة.

3- الأعلاق النفيسة،

لأبي علي احمد بن عمر ابن رستة(ت290هـ/902م): يُعـد من كتب الجغرافية العربية المهمة، فإنّه قسَّم العالم على سبعة أقاليم وبيّن بحارها وأنهارها ومدنها المشهورة، أمّا العراق مركز الدولة العربية فقد جعله من ضمن الأقليم الثالث، وأعطى السَّواد أهمية بالغة، حيث يذكر حدوده وتقسيماته الإدارية وانتاجه وضرائبه ومقدار جباياتها والتغييرات الحاصلة في مجرى نهر دجلة ومصبه في الخليج العربي، مما يعرّفنا على جغرافية المنطقة المحيطة بالخليج العربي، ثم يبيّن الطرق المتفرعة من بغداد والبصرة والكوفة نحو الأقاليم الشرقية، تمكّنا من خلالها من معرفة وصف تلك الطرق والمدن المهمة الواقعة عليها.

4- المسالك والممالك،

لأبن خرداذبة أبي القاسم عبيد اللـه بن عبد اللـه(ت300هـ/912م): الذي يعدّ من الكتب الجغرافية المهمة، وقدّم لنا مادّة جيدة في وصفه للطرق التجارية البرية

والبحرية في الدولة العربية الإسلامية، وقدم وصفاً للطريق البحري من سيراف وإلى الصين، ولذا كان اعتمادنا عليه كبيراً في وصف الطرق التجارية المتعددة، وكذلك بذكر السواد وحدوده وأهميته التجارية إضافة إلى ذكر السلع المتبادلة بين المنطقة العربية وبلدان المشرق وقد قال عنه المسعودي في كتابه (التنبيه والإشراف) مشيداً به: إنّ ابن عبد اللــه في كتابه المعروف(المسالك والممالك) وهو أعظم الكتب شهرة في خواص الناس وعوامهم.

5- أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم،

لشرف الدين ابو عبد اللــه محمد بن أحمد المقدسي البشاري(375هـ/985م): يُعد المقدسي من الرحالة العرب الذين نبغوا في الجغرافية ويعد كتابه من المصنفات الجغرافية المهمة، وعلى جانب كبير من القيمة فإنّه يذكر مملكة الإسلام مقسّماً إيّاها إلى أربعة عشر إقليماً، وهو إذ يقدّم لنا معلومات عظيمة عن كلّ إقليم منها يذكر بحارها وأنهارها ومدنها وتجارتها ومكاييلها وأوزانها ونقودها ومسالكها، وقد حصل على كلّ هذه المعلومات بنفسه بالتجوال المستمّر فإنّه قد سافر وجاب البلدان، فجاء كتابه على درجة كبيرة من العظمة، لأنّه يقدّم وصفاً حقيقياً ودقيقاً للأقاليم ومدنها، ولذا كان اعتمادنا عليه كبيراً في مختلف فصول الرسالة وخاصة في وصف المسالك وأنواع السلع التجارية التي اشتهر بها كلُّ إقليم.

6- المسالك والممالك،

لأبي اسحق إبراهيم بن محمد الأصطخري(ت341هـ/952م): قسّم الأصطخري في كتابه هذا بلاد الإسلام إلى عشرين إقليماً، راسماً صورة كل إقليم، وموضّحاً بحاره وأنهاره ومدنه ومسالكه، وهو لا يقدّم لنا معلومات جغرافية فحسب، وإنّمايتناول كل ما يتعلق بالإقليم من أمور اقتصادية واجتماعية من ذكر الأسواق والمساجد والصناعات وملابس السكان، ويلاحظ أنّه شديد الاهتمام بالأقاليم الإيرانية التي تمثل جانباً كبيراً من كتابه، وهذا مِمّا أعطى لنا وصفاً جيداً للأقاليم والطرق التجارية المارة بها الى المشرق وموانئها ومراكزها..وتناول ذكر ما وراء النهر

وعادات سكانها ومدنها ومحاصيلها وذكر المسافات في هذا الإقليم المؤدي إلى الصين.

7- معجم البلدان،

لشهاب الدين أبو عبد اللـــه ياقوت الحموي(ت626هــ/1228م): يمتاز هذا الكتاب بذكر معلومات قيّمة إضافة إلى المعلومات الجغرافية فيما يتعلق بالأمور الإجتماعية والثقافية والمعلومات الواردة فيه عن مواقع المدن ووصفها وصفاً دقيقاً ويسرد لنا عدداً من الروايات المتعلقة بفتحها، ويذكر أيضاً المسافات بين مدينة وأخرى بشكل دقيق، ولذا فقد أفادنا بشكل كبير في بيان مواقع المدن التجارية ووصفها.

ج- كتب الرحـــلات

ولقد راجعت العديد من كتب ومؤلفات الرحالة العرب والأجانب، وعلى سبيل المثال لا الحصر(رحلة السيرافي) التي ترجع إلى سنة 237هــ/851م، وسفرنامة للرحالة ناصر خسرو(ت481هــ/1088) ورحلة ابن جبير (ت614هــ/1217م) ورحلات ماركوبولو (ت692هــ/1292م) وأخيراً رحلة ابن بطوطة (ت779هــ/1377م). ولكن أهم وأكثر مااستفدنا منهم:-

1- رحلة السيرافي: وهي روايات أخبار التاجر سليمان الذي لا يعرف عنه سوى أنّ أخباره ترجع إلى عام 237هــ/851م إذ سافر عدة مرات إلى الهند والصين للتجارة، ومن خلال سفره وتجاربه يقدم وصفاً للطريق البحري بدقة متناهية مكّنت الجغرافيين المحدثين من تتبعه على الخرائط الحديثة وأضيفت إلى تلك الأخبار بعد عشرين عاماً أخبار أخرى تعود إلى تاجر ورحالة آخر هو ابن وهب القرشي، الذي كان يعد من الأعيان الأثرياء، سافر من البصرة بعد سقوطها على أيدي الزنج سنة 257هــ/870م إلى الصين، وعدد آخر من تجار المسلمين في القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي وقد دوّنها أبو زيد الحسن السيرافي من البصرة في بداية القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي، وقد وصلتنا تحت أسماء عديدة منها (سلسلة التواريخ) وقد نشرها سوفاجية الفرنسي تحت اسم (أخبار الصين والهند) فاعتمدت عليها في وصف الطريق البحري إلى المشرق، وكذلك نشرها

علي البصري في بغداد عام 1961 تحت اسم (رحلة السيرافي) فاستفدت منها أيضاً لأنّها تتضمن معلومات قيّمة فيما يتعلق بالتجارة وأحوالها وطرقها البحرية، فضلاً عمّا فيها من الأخبار عن العلاقات التي كانت قائمة بين الدولة العربية الإسلامية والهند وإندونيسيا والصين في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي.

2- **سفرنامة**، ناصر خسرو، ابو معين الدين (ت481هـ/1088م): وهي الرحلة التي قام بها الرحالة ناصر خسرو في القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي التي زار فيها كلاًّ من فلسطين ومصر وبلدان الجزيرة العربية والبصرة ومنطقة الخليج العربي وكتَبَ مشاهداته يوماً بيوم، كما يتبين من سياق كلامه، لذلك جاء وصفه مشاهدة لما رآه وعلى غاية من الدقة، كما ويبيّن في رحلته إضافة إلى ذلك ما سمعه من أشخاص أخذ منهم ولازمهم في رحلته وهو يقدم لنا وصـــفاً شاملاً للبصرة وأنهارها وجزرها، كما شاهدها عند زيارته لها في عـــام44هـــ/1051م والصكوك المستخدمة فيها للمعاملات التجارية ونظام الصيرفة والصيارفة فيها وكذلك في المدن التجارية الأخرى فجاءت الفائدة منها كبيرة.

3- **رحلة ابن جبير**، أبو الحسن محمد بن احمد(ت614هـ/1217م): فقد قام بثلاث رحلات أهمها رحلته الأخيرة التي دامت ثلاث سنوات(578-581هـــ) وقد روى فيها كلَّ ماشاهده من المدن والبلدان واصفاً أحوالها السياسية والاجتماعية كالبصرة وأورد معلومات قيّمة فيما يخص الطرق البحرية وأهوالها والسفن التي كانت تستعمل في النقل وطريقة صنعها في منطقة الخليج العربي ومعلومات وافية حول صناعتها وموادها.

4- **رحلة ابن بطوطة**، أبو عبد اللـــه محمد بن إبراهيم (ت779هـــ/1394م): التي تسمى (تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار) قام ابن بطوطة بثلاث رحلات استمرت تسعاً وعشرين سنة كانت أطولها الأولى 24سنة. تضمَّنت رحلتُه وصفاً لجميع ما شاهده في البلدان التي زارها من أمور تتعلق بأحوالها

الاجتماعية وغرائبها وعجائبها وطريق أخبارها يصف الموانئ العربية كالأبله والبصرة كما شاهدها في القرن الثامن للهجرة/الرابع عشر الميلادي، ولكنّه يعبر عن عظمتها في القرون الإسلامية الأولى، كما زار الهند ووصف لنا أنواع النباتات التي تنبت هناك ودخلت في التجارة العربية كمواد مصدرة وخاصة الفلفل إضافة الى معلومات أخرى قيّمة أغنت البحث.

د- الكتب الأدبيــــة

لقد زودتنا كتب الأدب العربي بمادة غزيرة عن الحياة الاقتصادية في الدولة العربية الإسلامية عبر العصور المختلفة من التاريخ الإسلامي فالأدب بما في ذلك الشعر صورة صادقة ومعبرة عن حياة المجتمع في كل نواحيه السياسية والاجتماعية والاقتصادية والثقافية في مختلف العصور والبلدان، ولذا فقد وجدنا في هذه الكتب خير عون لنا لمعرفة النشاط التجاري وأنواع السلع الصادرة والواردة للدولة العربية وكذلك العملة المتداولة ومن أهم المصادر الأدبية:-

1- مؤلفات الجاحظ، أبو عثمان عمرو بن بحر(ت255هــ/868م)**:** بصورة عامة ولاسيّما كتاب (التبصر بالتجارة) الذي يعدّ أقدم وأشمل كتاب يحوي أنواع السلع الصادرة والواردة للدولة العربية الإسلامية في القرنين الثاني والثالث الهجريين/ الثامن والتاسع الميلاديين، ومن المعروف أنّ الجاحظ عاش في هذين القرنين لمدة نصف قرن من كلّ واحد منهما، ويعدّ شاهد عيان لهذه السلع في عصره، ولذا جاءت كتاباته صادقة وموثوقة ومعبرة عن روح العصر، فاعتمدت عليها بكثرة. وكذلك مؤلفاته الأخرى كـــ(البخلاء) و(الحيوان). وقد أفادني كتاب البخلاء كثيراً في التعرّف على أخلاق التجار وتعاملهم مع الناس.

2- واعتمدت على كتاب (عيون الأخبار)، لأبن قتيبة، أبى محمد عبد اللـــه بن مسلم(ت276هــ/889م) وكتاب (الأغاني)، لأبي الفرج علي بن الحسين بن محمد الأصفهاني(ت356هــ/966م) وكتابي (لطائف المعارف) و(ثمار القلوب في المضاف والمنسوب)، للثعالبي، عبد الملك بن محمد بن اسماعيل

(ت429هـ/1037م) وكتاب (الهوامل والشوامل)، لأبي حيان علي بن محمد بن العباس التوحيدي(414هـ/1023م).

هـ- كتب المعارف العامـة

وقد اعتمدت على كثير منها، وأهمها كتاب (مفاتيح العلوم)، للخوارزمي، أبو عبد اللـه بن احمد (ت383هـ/993م) وكتابا (الفرج بعد الشدة) و(نشوار المحاضـرة وأخبـار المذاكـرة)، للتنـوخي، ابن علي المحسن بن أبي القاسم (ت384هـ/994م) وكتاب (نهاية الأرب في فنون الأدب)، للنويري، شهاب الدين أحمد (ت732هـ/1331م) وكتاب (الإشارة الى محاسن التجارة)، للدمشقي، أبو الفضل جعفر بن علي (ت570هـ/1174م) وكتاب (الجامع لمفردات الأدوية والأغذية)، لأبن البيطار، ضياء الدين عبد اللـه بن أحمد (ت646هـ/1248م). إضافة إلى المؤلفات العديدة للبيروني، أبو الريحان محمد بن أحمد (ت440هـ/1048م) ولاسيّما كتاب (الجماهر في معرفة الجواهر) الذي استفدت منه في مختلف جوانب البحث، وكتاب (نخب الذخائر في أحوال الجواهر)، للأكفاني، أبو عبد اللـه محمد بن إبراهيم (ت749هـ/1348م).

وكانت استفادتي من هذه الكتب كبيرة فقد أمدتني بالكثير من المعلومات عن الشركات التجارية وإدارتها من قبل التجار وكذلك أمدني كتاب الجامع لمفردات الأدوية لأبن البيطار بالمعلومات الوافية عن فائدة كل نوع من أنواع الأغذية التي يتاجرون بها وفائدتها كعلاج للأمراض.

و- المعاجـم اللغويـة

ورجعت إلى مختلف المعاجم اللغوية لبيان معاني الكلمات والمصطلحات الواردة في البحث وكذلك توضيح أنواع السلع وأسمائها، فمن المعاجم اللغوية (المخّصص)، لأبن سيده، أبي الحسن علي بن إسماعيل (ت458هـ/1065م) و(لسان العرب)، لأبن منظور، أبو الفضل جمال الدين (ت711هـ/1311م)

و(القاموس المحيط)، للفيروزآبادي، أبو طاهر مجد الدين (ت817هـ/1414م) و(تاج العروس من جواهر القاموس)، للزبيدي، محمد مرتضى (ت1205هـ/1790م). وقد استفدت من كتب المعاجم اللغوية في التعرف على كثير من المدن والمواقع التي تحتاج الى توضيح وتفسير.

ي- المؤلفات الحديثة العربية

ولقد رجعت إلى مؤلفات وبحوث عربية حديثة اهتمَّت بالنواحي الاقتصادية والاجتماعية، وفي مقدمتها مؤلفات الأستاذ عبد العزيز الدوري منها (تاريخ العراق الاقتصادي العربي) وكذلك العديد من مقالاته المنشورة في المجلات العربية.

كما استفدت من مؤلفات الدكتور صالح أحمد العلي ومنها (التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري) و(محاضرات في تاريخ العرب).

وكذلك كتاب (طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب) لنعيم زكي فهمي. وكتاب (الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى) للدكتور فيصل السامر.

وهذه الكتب أفادتني بمعلومات كثيرة عن المعاملات المالية التي كانت مستخدمة في العصر العباسي كالصكوك والحوالة وغيرها.

ومن المؤلفات الأجنبية الحديثة والمترجمة التي رجعت إليها: (تاريخ العرب والشعوب الإسلامية منذ ظهور الإسلام حتى بداية الإمبراطورية العثمانية) لكلود كاهين، وكتاب (خطط الكوفة) لماسينيون، و(الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري) لآدم متز، و(الحضارة العربية) لجاك ريسلر، و(في طلب التوابل) لسونيا هاو و(الإسلام في مجده الأول) لموريس لومبارد.

استقيت من هذه المؤلفات معلومات كثيرة عن التجار وأصنافهم والمواد التجارية التي يتاجرون بها.

تلك هي أهم المصادر التي أفدت منها، إضافة إلى مصادر ومراجع أخرى سأكتفي بذكرها في قائمة المصادر والمراجع.

وقد حاولت أن أُخرج هذه الرسالة بهذه الصورة بعد استخلاص المعلومات المتفرقة من المصادر المتوفرة قدر استطاعتي، بعد تنسيقها وتحليلها ونقدها نقداً علمياً، وجعلها متماسكة الأصول. وأرجو أن أكون قد وفقت في إجلاء بعض الجوانب التي كانت غامضة عن التجارة والعلاقات التجارية بين الدولة العربية وبلدان المشرق.

جغرافيـــة البحـــر الأحمـــر

أولاً: النشـــأة والتســـمية

يُعـــد البحر الأحمر من حيث النشأة جزءاً من الأخدود الأفريقي العظيم[1]، الذي تكوّن في الحقبة الأيوسينية في الزمن الجيولوجي الثالث منذ حوالي 40 مليون ســـنة، وهـــي الفترة التي تميزت بنشاط بركاني عظيم وحركات التوائيـــة وانكســـارية فـــي القشـــرة الأرضية نجم عنها تكوين منخفض البحر الأحمر وبروز سلاسل الجبال الالتوائية على جانبيه[2].

وكان البحر الأحمر آنذاك عبارة عن بحيرة مقفلة غير متصلة بـــالبحر المتوســـط أو بالمحيط الهندي، وكذلك الحال بالنسبة لخليج العقبة الذي كان بحيرة غير متصلة بالبحر الأحمر[3].

وفي فجر عصر الميوسين، أي منذ 30 مليون سنة تعرضت المنطقة لحركة هبـــوط عامة أدّت إلى اتصال البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط لأول مرة[4].

وفي أواخر هذا العصر توقفت حركة الهبوط وتعرضت أرض مصر لحركة ارتفـــاع مصحوبة بالتواءات وانكسارات نجم عنها انفصال البحرين (الأحمر والمتوسط) وظهور نهر النيل بشكله الحالي[5].

وخلال عصر البليوسين حدثت حركة هبوط أخرى أدت إلى ارتفاع منســـوب البحـــر الأبيض المتوسط إلى أعلى من مستواه فطغى على البحر الأحمر، كما تم الاتصال بين البحر الأحمر والمحيط الهندي عن طريق بوغاز باب المندب[6].

وفي الجزء الأخير من عصر البليوسين توقفت عملية هبوط اليابس وأعقبتها حركـــة ارتفاع فصلت البحر الأحمر عن البحر الأبيض المتوسط نهائياً وظهر برزخ الســـويس واتصلت بحيرة العقبة بالبحر الأحمر مكوّنة خليج العقبة[7].

---

[1]: فايد،يوسف عبد المجيد–دراسات في الاقيانوغرافيا–دار النهضة العربية للطباعة والنشر–بيروت 1972–ص62 ؛ النجم، عبد الباري عبد الرزاق–خليج العقبة ومضايق تيران–ط1– 1968–ص12.

[2]: الطائي، عبد الله شاكر–النظرية العامة للمضايق–مطبعة الاستقلال الكبرى–1974–ص365.

[3]: الصحاف، مهدي محمد علي–جغرافية البحار والمحيطات–دار الكتب للطباعة والنشر–جامعة الموصل–1982–ص261.

[4]: النجم–خليج العقبة–ص13؛ الطائي–النظرية العامة–ص365.

[5]: عبد العليم، أنور–البحار والمحيطات– الدار القومية للطباعة والنشر–الإسكندرية 1964–ص256.

[6]: الطائي–النظرية العامة–ص365.

[7]: الطائي–النظرية العامة–ص365 ؛ جرادات، وليد محمد–الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضي والحاضر– دار الثقافة–الدوحة 1986– ص 17–18.

وشكّل البحر الأحمر يلفت النظر، إذ يظهر وكأنه خط منظّم ممتد من الشمال نحو الجنوب على هيأة ثعبان منتصب ذي قرنين، أما باقي جسمه، فأنه البحر العربي، أما هذا الثعبان فقد كان أرضاً في الأصل خسفت على هذه الصورة في الزمن الثالث من الأزمنة الجيولوجية، فابتعدت بذلك بلاد العرب عن أفريقيا إلا من ناحية الشمال حتى لا تكون هناك قطيعة تامة، وارتفعت بذلك السواحل الغربية نتيجة انخساف الأرض فسالت فيها مياه البحر العربي، ولو تم الخسف وامتد إلى (طور سيناء) فشطرها، لما كانت هناك حاجة إلى قيام الإنسان بإتمام العمل الذي لم تكمله الطبيعة، وهو إيصال البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط عن طريق شق قناة السويس[1].

أما من حيث تسميته، فقد أتخذ البحر الأحمر عبر تاريخه الطويل عدّة تسميات، فقد عرف ببحر القلزم نسبة إلى مدينة القلزم التي تقع على طرفه الشمالي[2]، كما عرف ببحر اليمن وبحر الحجاز[3]، وبحر العرب وبحر جدة وبحر عيذاب[4].

أما العبرانيون فقد أطلقوا عليه (هـ- يم) (هايم) (اليم) ومعناه اللغوي (البحر) من (يم) بمعنى بحر و(ها) أداة التعريف التي هي في مقام (أل) في العربية وذلك بصورة عامة و(يام سوف Yam Suph) بصورة خاصة وبـ (سوفة)[5] أحياناً.

وقد فسَّر البيضاوي لفظة (اليم) الواردة في القرآن الكريم بهذا البحر أي البحر الأحمر[6].

والواقع أنَّ الإشارة إلى هذه الأسماء قد جاءت من واقع النشاطات البحرية العربية التي كانت لها الغلبة وقتئذ على مياه البحر الأحمر وعلى طول شواطئه. واكتسب البحر الأحمر اسمه من المتغيرات اللونية في مياهه، فعلى الرغم من أن لونه عموماً أزرق مخضر، إلا أن وجود نسبة كبيرة من الطحالب التي يميل لونها إلى الاحمرار نتيجة لعمليات التمثيل الضوئي النشطة بفضل المادة المكونة لأنسجتها، ولوجود هذه الطحالب

---

[1]: د.علي، جواد-المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام-مكتبة النهضة-دار العلم للملايين-بيروت1976-ج1-ص142.

[2]: محمود، محمود توفيق-البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية-مجلة السياسة الدولية-العدد57-1979-ص24.

[3]: الحميري، محمد عبد المنعم (ت 732هـ/1331م)-الروض المعطار في خبر الأقطار-تحقيق:د.إحسان عباس-مكتبة لبنان-بيروت1975-ص141.

[4]: العبادي، احمد مختار وآخرون-تاريخ البحرية المصرية-الإسكندرية 1973-ص565؛ ابن اياس، محمد بن احمد(ت930هـ/1523م)-بدائع الزهور في وقائع الدهور-ط1-المطبعة الأميرية-القاهرة 1894م-ج4-ص109.

[5]: سوفة: في اللغة العبرانية بمعنى اعشاب ضارة، حشائش ودغل. جواد علي-المفصل في تاريخ العرب-ص141.

[6]: علي،جواد- المفصل في تاريخ العرب – ص141

عادة قريبة من سطح البحر وانعكاس لونها على مياهه، جعل البحر الأحمر يتخذ هـذا اللون[1]، ومن ثمَّ هذه التَّسمية.

ثانيـاً: الموقـع والحـدود

يتجه البحر الأحمر شمالاً في موازاة الخليج العربي وينتهي في أرض مصر بمدينـة القلزم غرباً، وتقع على ساحله الشرقي بلاد اليمن والحجاز وايلة، وعلى ساحله الغربي بلاد الحبشة والسودان ومصر، في حين يتصل من جهة الجنوب ببلاد سفالة من أرض الزنج[2].

وقد ظل هذا البحر عبر التاريخ عاملاً فعالاً لربط هذه البلاد المحيطة بـه ببعضـها البعض وبغيرها من دول العالم. فهو يبدو كما لو كان جسراً عائماً[3]. وبهذا يكون أقصر و أسرع طريق بين الشرق والغرب.

يقع البحر الأحمر بين دائرتي عرض 12,40° -30° شمالاً وتبلغ مسـاحته زهـاء 458,480 كم٢ وحجمه 215,000 كم٢. ويصل متوسط عمقه إلـى 491 م وأبعـد أغواره 2200 م عند خط عرض 22° شمالاً. ويقل العمق ليصل إلى 80 م في جهات كثيرة. ويبلغ متوسط عرضه 240 كم، أما أوسع جهاته فتصل إلى 304 كم[4].

ويتفرع من البحر الأحمر ذراعان في طرفه الشمالي، تفصل بينهمـا شـبه جزيـرة سيناء، ويكوّنان خليجين هما: خليج السويس من الشمال الغربي، والذي يبلغ طوله نحو 290 كم وعرضه 32 كم. أما الذراع الآخر والذي يمتد نحو الشمال الشـرقي للبحـر الأحمر فهو خليج العقبة الذي يبلغ طوله نحو 160 كم فيما يتراوح عرضه بين 11 كم و 22 كم[5].

---

[1] : Eschal Basher;Ruthlapidoth,The read seand the gulf of Aden,Martinus Publisher,London 1982,p.1.

[2]: سالم، السيد عبد العزيز-البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي-مؤسسة شباب الجامعة-الاسكندرية1993-ص3.

[3]: محمود توفيق-البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية-ص24.

[4]: عبد العليم-البحار والمحيطات- ص 253-270.

[5]: جرجيس،اجيه يونان-البحر الأحمر ومضايقه-القاهرة-ص16.

ثالثـــاً : المضـــايـــق

مضيق باب المندب

وهو المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، ويقع بين الزاوية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية وبين شرق أفريقيا، وهو يربط البحر الأحمر بخليج عدن والمحـــيط الهنـــدي، ويطلق على هذا المضيق تسمية تاريخية هي (بوابة الدموع) ويعتقد أن هـــذه التســـمية جاءت بسبب قلة اتساع المضيق واعتراض الشعاب المرجانية[1] لخطوط الملاحة البحرية قديماً، مما كان سبباً في حدوث مخاطر وأضرار تصيب السفن العابرة خلال المضيق. ويبلغ عرضه حوالي 200 ميلا من رأس المنهلى في الساحل العربي إلى رأس ســـيان في الساحل الأفريقي[2]. وأن جزيرة بريم تقسم المضيق إلى قناتين، شرقية عرضها 3,2 كم وعمقها أقل من 100 قدم وأخرى غربية عرضها حوالي 14 كم وعمقهـــا 1000 قدم[3]. وتتم الملاحة المائية عملياً عبر القناة الغربية على طول طريق يبعد مسافة 3 كم عن جزيرة بريم و11 كم عن الساحل الأفريقي[4].

ويشرف على مضيق باب المندب قطران عربيان هما الجمهورية العربية اليمنية من الشرق، وجيبوتي وإرتريا من الغرب[5].

ولمضيق باب المندب، أهميته الملاحية المرتبطة بالتجارة الدولية، فهو يُعـــد ممـــراً لخطوط الملاحة الدولية القادمة من المحيط الهندي أو المتجهة إلى هذا المحيط، وتعبـــر هذا المضيق زهاء (60) سفينة يومياً[6].

---

[1]: وهي أرصفة من الصخور المرجانية التي قد تمتد إلى مسافات طويلة تصل إلى مئات الكيلومترات أحياناً، وتوجد في المياه الضحلة على شواطئ الجزر والقارات في المناطق الاستوائية ويرجع تكوينها إلى مستعمرات حيوان المرجان الذي يعيش في درجة حرارة اقل من 20مْ حيث يفرز أملاحاً كلسية من البحر ويكوّن لنفسه هيكلاً متحجراً، وتتكون الصخور المرجانية من ملايين من هذه الهياكل المتنوعة في الشكل واللون.

انظر.الغزالي،بشير حمود كاظم-تجارة البحر الأحمر خلال القرنين16,15 الميلاديين-جامعة الدول العربية-معهد البحـــوث والدراسات العربية-رسالة ماجستير غير منشورة-بغداد1986-ص24.

[2]: الطائي-النظرية العامة للمضايق-ص362.

[3]: طعماس،يوسف يحيى وعبدالعزيز محمد حبيب العبادي-جغرافية النقل والتجارة الدولية-ص142.

[4]: الهيتي،صبري فارس-الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر وأثرها على الأمن القومي العربي-مجلة آفاق عربية-العدد9-الســـنة التاسعة-مايس1984-ص46.

[5]: طعماس-جغرافية النقل -ص142.

[6]: السيد عليوة-سياسة اليمن في البحر الأحمر-مجلة السياسة الدولية-العدد54-تشرين الاول1978-ص97.

مضيــق جــوبال

يتحكم مضيق جوبال في مدخل خليج السويس الذي يعد الذراع الشمالية الغربية للبحر الأحمر، ويبلغ اتساعه في المتوسط نحو 32 كم، وعند مدخله يضيق الى 29 كم ويتراوح عمقه بين 100-110م، وتنتشر في مياهه عدة جزر منها شدوان وجوبال وأم قصر وطويلة، وهي جزر صخرية جرداء لها بعض الألسنة الصخرية والمرجانية المتكتلة، وينحصر المضيق بين رأس محمد وجزيرة شدوان وجزر جوبال[1].

وبرزت أهميته بعد فتح قناة السويس سنة 1869م كهمزة وصل وشريان حيوي يربط الشرق بالغرب من أقصر وأسرع الطرق فهي مفتاح ستراتيجي له أهمية ليس على اقتصاد الشرق الأوسط وأوربا الغربية فحسب، بل على اقتصاد آسيا وأفريقيا[2].

مضيــق تيــران

يقع مضيق تيران في مدخل خليج العقبة الذي يعد الذراع الشمالية الشــرقية للبحــر الأحمر، كما يقع إلى الشرق من مضيق جوبال[3]، وهــذا يعنــي أن للخلــيج مــدخلين تتوسطهما جزيرة تيران التي هي في الواقع مفتاح الخليج[4]، والممــر المــائي الصــالح للملاحة شديد الضيق خاصة مع اعتراض جزيرتي تيران وصنافير لذلك الممر حيــث تقسمانه إلى ثلاثة ممرات، الأول وعرضه 4,9 كم يقع بين ساحل شبه جزيرة ســيناء وجزيرة تيران، والممر الثاني وعرضه قرابة 2,4 كم يقــع بــين جزيرتــي تيــران وصنافير، أما الممر الثالث فينحصر بين الجزيرتين والساحل السعودي، ويعــد الممــر الأول، الممر الوحيد الصالح للملاحة ومرور السفن[5]، ولا يتجاوز عرض هــذا الممــر 800 م[6]، أما منطقة المياه العميقة جداً فلا يزيد عرضها على600 م فقط، في حين أن الممرين الآخرين غير صالحين لمرور السفن لاعتراض الجزر المرجانية ذات النتوءات الحادة وضحالة المياه فيها[7].

---

[1]: السيد عليوة-الجوانب الاستراتيجية في صراعات البحر الأحمر-مجلة السياسة الدولية،ع59 كانون الثاني-1980-ص37.

[2]: أباظة،فاروق عثمان-عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر-القاهرة1976-ص23.

[3]: الزوكة،محمد خميس-في جغرافية العالم العربي-دار المعرفة الجامعية-الاسكندرية1986-ص8

[4]: النجم-خليج العقبة-ص16.

[5]: الزوكة-في جغرافية العالم-ص8.

[6]: النجم-خليج العقبة-ص17.

[7]: الزوكة-في جغرافية العالم-ص8.

رابعاً: الخلجــان

يوجد عدد من الخلجان في البحر الأحمر ومن أهمّها:-

خليــج العقبــة

يشكل خليج العقبة الذراع الشمالية الشرقية للبحر الأحمر، وهو يقع بين خطي عرض 28-29° شمالاً. ويبلغ طول الخليج نحو157 كم، ويتراوح اتساعه بين 12-27 كم[1]، ويتراوح عمق الخليج بين 400 م في الأجزاء الضحلة و1100 م في الأجزاء العميقة منه[2]، ويفصل خليج العقبة بين المملكة العربية السعودية شرقاً وجمهورية مصر العربية غرباً[3].

ويحتل خليج العقبة موقعاً جغرافياً مهماً في الوطن العربي، فهو يمتــد فــي الأرض العربية مكوّناً فاصلاً مائياً بين شبه جزيرة سيناء غرباً وشبه جزيرة العرب شرقاً، حيث تمتد شبه جزيرة سيناء على طول الساحل الغربي للخليج، بينما تقع شبه جزيرة العرب على امتداد ساحله الشرقي أما شمال الخليج فيطل عليه الساحل الأردني وفيــه مينــاء ومدينة العقبة[4].

إن امتداد الخليج في قلب الوطن العربي قد أضاف ميزة استراتيجية للوطن العربــي لأنه سهل عملية اتصال جناحي الوطن العربي الآسيوي والأفريقي عن طريق البحــر الأحمر وقناة السويس. ويكاد يكون مدخل الخليج شبه مغلق لكثرة الجزر التي تنتشر فيه والبالغ عددها حوالي 30 جزيرة، وتوجد في الخليج ثلاثة ممرات، إلا أن الممر الرئيس الصالح للملاحة هو الذي ينحصر بين جزيرة تيران وشرم الشيخ على ساحل جمهورية مصر العربية[5].

---

[1]: السلطان،عبدالله عبدالمحسن-البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي-بيروت1984-ص28

[2]: الهيتي-الأهمية الاستراتيجية-ص39؛ هويدي،أمين-البحر الأحمر والأمن العربي-الأهمية الاســتراتيجية-مجلــة المســتقبل العربي-مركز دراسات الوحدة العربية، العدد11، السنة الثانية-كانون الثاني1980-ص28.

[3]: سلطان،حامد-مشكلة خليج العقبة-مطبعة النهضة الجديدة-القاهرة1966-1967-ص7.

[4]: م . ن.

[5]: الهيتي-الأهمية الاستراتيجية-ص39؛ هويدي-البحر الأحمر والأمن القومي العربي-ص28.

ولخليج العقبة أهميته الستراتيجية الكبيرة في المجالين الملاحيين العسكري والتجاري، وبالنسبة للأهمية العسكرية للخليج فهي تتمثل بموقعه الطبيعي الجغرافي باعتباره خليجاً داخلياً تشرف عليه ثلاثة أقطار عربية هي مصر والمملكة العربية السعودية والأردن[1].

أما الأهمية الملاحية للخليج، فهي تتمثل في الدور الذي يكوّنه باعتباره ممراً بحريـــاً لتجارة الأقطار العربية المطلة عليه سواء بالنسبة لصادراتها أو وارداتها، حيث تقع على الخليج موانئ مهمة تشهد نشاطاً ملاحياً واسعاً في الوقت الحاضر[2].

خليــج السويس

يمثل خليج السويس الطرف الشمالي الغربي للبحر الأحمر، ويبلغ طولـــه 314 كــم، ويقدر متوسط اتساعه 40 كم، ومتوسط عمقه حوالي 50 م ولا يزيد أقصى عمق لـــه على 100م[3]. ويوجد عند مدخل السويس مضيق جوبال الذي تظهر فيه عدد من الجزر أهمها أم قمران وشدوان وجوبال. وتتصل قنـــاة الســـويس بخلـــيج الســـويس، ويبلـــغ طولها171 كم وعرضها يتراوح بين 180-200 م، ويبلغ عمـــق القنـــــاة 14,6م[4]، وتُعـــد هذه القنـــاة حلقة الربط بين العالم الغربي والعالم الشرقي[5]، وجعلت الاتصـــال مباشراً بين سواحل البحر المتوسط وسواحل البحر الأحمر، وبذلك فتحت طريقاً بحرياً مباشراً يبدأ من المحيط الأطلسي ويصل إلى المحيط الهندي والخليج العربي عبر البحر المتوسط والبحر الأحمر[6].

ولخليج السويس أهمية ملاحية كبيرة، فهو من خلال قناة السويس يمثل الممر المـــائي الذي تعبره الخطوط الملاحية المتجهة إلى المحيط الهندي أو القادمة منه إلـــى البحـــر المتوسط[7].

---

[1]: البكري، عدنان-معاهدة السلام المصرية-الإسرائيلية وحقوق العرب في خليج العقبة-مجلة المستقبل العربي-مركـــز دراســـات الوحدة العربية-العدد83-السنة الثامنة-كانون الثاني1986-ص79.

[2]: م.ن- ص79.

[3]: جرادات-الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر-ص22؛ القيسي، عبد الحميد-البحر الأحمر،أهميته الاقتصـــادية والســـتراتيجية-منشورات مركز دراسات الخليج العربي- جامعة البصرة 1986-ص15.

[4]: أبو العلا، محمود طه-جغرافية العالم العربي-دراسة عامة وتحليلية-ط3-مطابع سجل العرب-الإسكندرية 1982-ص368.

[5]: أحمد، فاضل عبد القادر-السواحل البحرية العربية ودورها في الأمن القومي الغربي-مجلة الجغرافية العراقية-ص23.

[6] :James A.Fild, America and the Mediterranean see (1869-1882) new Jevsey,1989, p.389.

[7]: إسماعيل، محمد حافظ-المنظور الستراتيجي لمنطقة البحر الأحمر-مجلة الباحث العربي-مركز الدراسات العربية- العدد 10- كانون الثاني- آذار 1987-ص26.

خامساً: الجــزر

تتميز تضاريس قاع البحر الأحمر بأنها وعرة، فقاع البحر يتكون من تلال مرتفعــة، يصل ارتفاع بعضها إلى ما دون سطح الماء، والتي تسمى بجــزر الأعمــاق ويظهــر بعضها الآخر فوق السطح مكوّناً جزراً عديدة، فضلاً عن كثرة انتشار الجزر المرجانية المتكونة نتيجة تراكم الشعاب المرجانية[1].

أما عدد جزر البحر الأحمر فتقدر بحوالي (379) جزيرة، وهو عدد كبيــر نســبياً، وذلك لأن معظم الجزر قزمية متناهية الصغر، بحيث يمكن أن نطلــق عليهــا تســمية (جزيرات) أو (جزر صغيرة)[2]، في حين يقدرها البعض بحوالي (80) جزيرة. وينتشر أغلبها في الجزء الجنوبي من البحر الأحمر وخاصة بالقرب من الساحل الإرتري عنــد المنطقة المواجهة لميناء مصوع شمالاً وجنوباً. وجميع جزر البحر الأحمر هي جــزر عربية من الناحية الجغرافية والتاريخية، وذلك باعتبار أن البحر الأحمر هــو بحيــرة عربية[3].

وقد لعبت هذه الجزر دوراً هاماً في تاريخ المنطقة وأهم هذه الجزر هي:-

جزيــرة بريــم (ميون)[4]

تُعــدُّ جزيرة بريم من أهم جزر البحر الأحمر، تقع في مدخل مضيق باب المنــدب حيث تتحكم فيه، وهو الموقع الأكثر ستراتيجية داخل مضيق (باب المنــدب)[5]، وهــي تتحكم في مدخل البحر الأحمر الجنوبي[6]. وتبعد جزيرة بريم عن عدن بنحو (96) ميلاً، ميلاً، وتبعد نحو ميل ونصف عن الساحل العربي، و(11) ميلاً عن الساحل الأفريقي، وأعلى نقطة فيها تعلو عن سطح البحر بنحو(214) قدماً، وطولها أكثر من ثلاثة أميال،

---

[1]: حافظ، صلاح الدين-صراع القوى العظمى حول القرن الأفريقي-المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب-الكويت- كانون الثاني-1984-ص82.

[2]: محمود توفيق-البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية-ص24.

[3]: حافظ-صراع القوى-ص83.

[4]: لقد سمى العرب هذه الجزيرة، جزيرة (ميون) نسبة إلى القرية التي يقيم فيها سكان الجزيرة، أما الغربيون فأطلقوا عليها اسم جزيرة (بريم).

[5]: يقع مضيق باب المندب بين الزاوية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية وبين أفريقيا، ويربط البحر الأحمر بخليج عــدن والمحيط الهندي. وكان السبب في تسمية المضيق بــ(باب المندب) هو خطورته وتعرض السفن للاصطدام بالصخور البارزة وتحطمها وضياع بحارتها وركابها، حتى قيل إن عائلات البحارة كانت تندبهم وقت رحيلهم نحو باب المندب.

[6]: الهيتي-الأهمية الاستراتيجية-ص36.

وعرضها حوالي ميلين[1]. والجزيرة تشبه الهلال وهي تتكوّن من الصخور البركانية، وهي مستوية السطح إذ أن أعلى نقطة فيها لا يزيد ارتفاعها على 68,9م.

وسواحل الجزيرة يغلب عليها الطابع الصخري المرتفع خاصة سواحلها الجنوبية والشرقية[2]. وتشطر جزيرة بريم مضيق باب المندب إلى قناتين، شرقية وعرضها حوالي ميلين فقط، وعمقها أقل من مائة قدم، وأخرى غربية وعرضها حوالي (9) أميال، وعمقها يقارب ألف قدم[3].

جزيرة كمران

وتسمى أيضا (قمران)، وهي تقع على بعد مائتي ميل شمالي مضيق باب المندب[4]. وهي أكبر الجزر من مجموعة الجزر الصغيرة والمرتفعات المتناثرة في تلك المساحة المائية[5]، إذ تبلغ مساحتها 204,8 كم٢ وهي تقع على مسافة 12,3 كم من ساحل الجمهورية العربية اليمنية[6]، وتتمتع الجزيرة بموقع استراتيجي حيوي بالنسبة لمدخل البحر الأحمر ولسواحل الجزيرة العربية والساحل الشرقي الأفريقي[7]. وكذلك بالنسبة للتجارة بين الشرق والغرب[8]. ويغلب الطابع السهلي على سطح هذه الجزيرة، ويسكنها 1000 نسمة[9]. كما أن خليجها الشرقي يمتاز بصلاحيته لاستقبال السفن الكبيرة الكبيرة التي ترسو فيه، كما أنها غير معرضة إلى أخطار الرياح العنيفة أو الجو الحار[10].

[1]: الطائي–النظرية العامة للمضايق–ص366.

[2]: محمود توفيق–المدخل الجنوبي للبحر الأحمر–مطبعة نهضة مصر–القاهرة 1983–ص102.

[3]: انطوني، جون ديوك–البحر الأحمر والسيطرة على مدخله الجنوبي–مجلة الخليج والجزيرة العربية–العدد 5–1976–ص189.

[4]: السيد عليوة–سياسة اليمن–ص89.

[5]: لقمان، حمزة علي–تاريخ الجزر اليمنية–مطبعة يوسف وفيليب الجميل–بيروت 1972–ص22.

[6]: محمود توفيق–المدخل الجنوبي للبحر الأحمر–ص113؛ الزبيدي، محمد حسين–أطماع الكيان الصهيوني في البحر الأحمر ومضيق باب المندب–مجلة الخليج العربي–مركز دراسات الخليج العربي–جامعة البصرة–العدد 9–1978–ص14.

[7]: لقمان–تاريخ الجزر–ص22.

[8]: الطائي–النظرية العامة للمضايق–ص366.

[9]: محمود توفيق–المدخل الجنوبي–ص113.

[10]: Sir Willam Foster:(1970) .The red sea and adjacent countries, at the XVI century-p.177.

ترجع أهمية هذه الجزيرة إلى أنها كانت مرصداً من المراصد البحرية للدولة الزيادية تؤخذ فيها الضرائب على السلع التجارية التي تعبرها، وأصبحت في القرن (الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي) مركزاً يؤمها التجار والنواخيذ من مختلف الجهات.

جــزر فرَســـان

ترجع أهمية هذه الجزر إلى غناها بالثروة الزراعية والحيوانية، فكانت تــزرع بها العديد من الحبوب والخضراوات، وتربى فيها الأبقار، والمعز، والضأن، والإبل كما كانت غنية بالأسماك[1]. وتوافد عليها التجار الذين كانوا ينضمّون إلى أهلها أثناء سفرهم للتجارة مع الحبشة حيث كان لهم في السنة سفرة ينضّم إليهم كثير من الناس[2]، وقد دفع النشاط التجاري لهذه الجزر الدولة الزيادية إلى جعلها مركزاً لجمع الضرائب على السلع التجارية[3]. وقد استمر نشاطها الاقتصادي حتى مطلع القرن (السابع الهجري/الثالث عشر الميلادي)[4].

جزيـــرة حنيش الكبـــرى

تقع إلى الجنوب من حنيش الصغرى[5]، وتبعد عن جزيرة بريم حـوالي (140) كـم وطولها حوالي 18-20 كم وعرضها 2-4 كم وتمتد من الشمال إلى الجنوب الغربي وتبعد عن شواطئ اليمن الشمالية حوالي (55) كم[6]، وتبلغ مساحتها 70 كم٢وهي غير مأهولة بالسكان وتابعة رسمياً لليمن، فهي جزء من صنعاء[7].

جزيـــرة حنيش الصغـــرى

---

[1]: ابن المجاور،جمال الدين ابي الفتح (ت630هـ/1232م)-صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى بـ(تاريخ المستبصر)- اعتناء:اوسكر لوفغرين-مطبعة بريل-ليدن 1371هـ/1951م-ص224.

[2]: المقدسي،شرف الدين ابو عبد الله (ت375هـ/985م)-احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم-ليدن 1387هـ/1967م-ص103.

[3]: الهمداني،ابو محمد الحسن بن احمد (ت334هـ/945م)-صفة جزيرة العرب-تحقيق: محمد بن عبد الله النجدي-مطبعة السعادة-القاهرة 1953م- ص96-194.

[4]: ابن المجاور-تاريخ المستبصر-ص224

[5]: الزبيدي، محمد حسين-أطماع الكيان الصهيوني-ص14.

[6]: عبد النافع،محمود-الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر-مجلة آفاق عربية-بغداد-العدد 1-سنة1979-ص64.

[7]: الزبيدي-أطماع الكيان الصهيوني-ص14.

وتبعد عن جزيرة حنيش الكبرى بحوالي (20) كم وتبعد عـن الشـواطئ الأرتريـة حوالي 70–80 كم وهي خالية من السكان[1]، وسطحها جبلي حيث يصل أقصى ارتفاع فيها إلى (191) م وهي تابعة لليمن[2]، وتوجد بالقرب منها جزر أخرى يزيد عددها على خمسين جزيرة[3].

جـزر دهـلك

تقع إلى الشرق من ميناء مصوع الإرتري[4]، وتتكون من(82) جزيرة معظمها صغير صغير المساحة. وتعد جزيرة دهلك الكبيرة أكبرها مساحة، حيث تبلغ مسـاحتها 800 كم٢، وتقع على الجانب الغربي من أرخبيل دهلك وأرض هذه الجزيرة، خصبة صالحة للزراعـة. ويميل سطحها إلى الاستواء، وأعلى ارتفاع فيها يقـع فـي جبـل (قسـيم kusum) الذي يقع بالقرب من الطرف الشمالي الغربي للجزيرة. وسواحل الجزيـرة هدابية إذ يتخلّل ساحلها الشرقي خليج فيه جزيرة تسمى بـ (اروة arwa) كما يكتنـف ساحلها الغربي خليج صغير يسمى خليج موسى حيث تقع عند مدخله جزر مرجانية تكاد تغلقه تماماً[5].

جزيـرة (سوقطرة)[6]

تقع هذه الجزيرة في المحيط الهندي، وبمحاذاة الساحل الشرقي الأفريقي وخليج عدن، يذكر الأدريسي أنها تتصل من جهة الشمال والغرب ببلاد اليمن بل هي محسوبة منـه، ومنسوبة إليه[7]. ويبلـغ طولها حـوالي (75) ميلاً، وعرضـها حـوالي (23) مـيلاً، ومساحتها حوالي (1400) ميل، وتشكل سوقطرة من الناحية الجغرافيـة جـزءاً مـن

---

[1]: سهيل، موسى زناد–الأطماع الصهيونية في البحر الأحمر–مطبعة النجوم-بغداد 1983–ص120.

[2]: الزبيدي،محمد حسين–أطماع الكيان الصهيوني–ص14.

[3]: سهيل–الأطماع الصهيونية–ص120.

[4]: منهل،علي عجيل–البحر الأحمر وجزره–أهميته السياسية والاقتصادية والعسكرية للوطن العربي–مركز دراسات الخليج العربي–جامعة البصرة 1980–ص26.

[5]: السلطان–البحر الأحمر والصراع العربي–ص32؛ محمود –البحر الأحمر–ص214.

[6]: تدعى سقطراء وسقطري وسقطرة، ويقال أن اسمها مشتق من كلمتين عربيتين هما (سوق القطرة) والقطرة هنا:هي السوائل التي تنساب من الأشجار المتناثرة في الجبال. انظر .لقمان–تاريخ الجزر اليمنية–ص22.

[7]: الإدريسي،أبو عبد الله محمد (ت560هـ/1164م)–نزهة المشتاق فبي اختراق الآفاق–ليدن 1283هـ/1866م–ص50.

أفريقيا الشمالية الشرقية[1]. وتقع هذه الجزيرة على الطريق التجاري إلى الهند عن طريق البحر الأحمر وتسيطر على مدخله الجنوبي[2].

وترجع أهميتها إلى غناها بالثروة الزراعية حيث كانت تربتها خصبة ومياهها عذبة. ويزرع بها الكثير من المحاصيل الزراعية كالنخل والذرة والحنطة[3]، يضاف إلى ذلك غناها بالثروة الحيوانية فقد كان بها الألوف من الإبل والبقر والضأن[4].

وأضاف قربها من الساحل الأفريقي أهمية أخرى حيث أصبحت محطة بحرية تحط فيها السفن القادمة من بعض موانئ شرق أفريقيا إلى اليمن محملة بالسلع الأفريقية كما كانت تقلع منها السفن اليمنية محملة بالسلع اليمنية إلى الموانئ الأفريقية، فقد كانت سواحلها صالحة لاستقبال السفن التجارية[5].

سادساً: الموانئ

لقد حفل تاريخ التجارة البحرية للبحر الأحمر بأسماء العديد من المدن الساحلية التي كانت تشكل مراكز مهمة للتجارات المارة عبر هذا الطريق البحري منذ أقدم العصور، ويقع على سواحل البحر الأحمر عدد كبير من الموانئ صغيرها وكبيرها ولكنها تتفاوت فيما بينها في إمكانياتها في استقبال السفن وفي خدمات الشحن والتفريغ، فبعضها كبير فيه خدمات بحرية جيدة وله قابلية على استقبال السفن والناقلات الكبيرة، وبعضها الآخر صغير مخصص لاستقبال السفن الصغيرة[6].

ميناء عدن

تقع مدينة عدن على الساحل الجنوبي الغربي من شبه جزيرة العرب، وعلى المنطقة المسماة بخليج عدن في الطرف الجنوبي الشرقي من مضيق باب المندب حيث أصبحت تتحكم بالدخول والخروج من باب المندب[7].

---

[1]: كحالة،عمر رضا–جغرافية شبه جزيرة العرب–مراجعة احمد علي–ط2–مطبعة الفجالة الجديدة–القاهرة–ص318.

[2]: الطائي– النظرية العامة– ص366.

[3]: الإدريسي– نزهة المشتاق– ص50، ص51.

[4]: م .ن– ص52.

[5]: ابن المجاور– تاريخ المستبصر– ص266.

[6]: كحالة–جغرافية –ص366.

[7]: – م.ن.

ويُعــد ميناء عدن من أكبر المراكز التجارية، ويتم فيه تبادل السلع الشرقية والغربية[1] وكان المركز التجاري الكبير بين أفريقيا وبلاد العرب، ونقطة إرتكاز التجارة بين الهند والصين ومصر، ويسميها المقدسي (دهليز الصين)[2]، وكانت تصلها البضـــائع الهنديـــة والفارسية عن طريق هرمز[3]. كما وصفه اليعقوبي بأنه (مرفأ مراكب الصين)[4].

وظل ميناء عدن محتفظاً بمكانته في التجارة العالمية، بل تحول بعــد الإســـلام إلـــى مستودع ضخم للبضائع القادمة من مصر وشرق أفريقيا والهند بعد أن جعلهـــا التجـــار الممر الرئيس لهم[5].

أما أهمية عدن فقد أجمع الكثير من المؤرخين والرحالة على أن عـــدن كانـــت فـــي العصور القديمة والوسطى محطة مشهورة للتجارة. إذ كانت أقـــدم أســـواق العـــرب، والميناء الحقيقي الوحيد في شبه الجزيرة العربية[6]، كما كانت سوقاً وميناء لكبار تجـــار اليونان والرومان، فكانوا يقصدونها في رحلات منتظمة من مصر. وكان لهم فيها جالية من صغار التجار سرعان ما ازدادت بمرور الزمن[7]، وعُدَّت من أكبر محطات تبـــادل التجارة والسلع بين الشرق والغرب لفترة طويلة مما جعلها اشبه بالبوابـــة أو المفتـــاح الجنوبي للبحر الأحمر، والتي يمكن السيطرة منها على مدخل الخليج العربـــي وعلـــى المحيط الهندي وزنجبار وشرق أفريقيا[8].

ولهذا وصفها الريحاني بأنها (مدينة التجارة والفحم والمضارب العسكرية) وقال فيها: ((هي من الوجهة الحربية كجبل طارق الشرق، ومن الوجهة التجارية مركـــز توريـــد وتوزيع مهم في البحر العربي، ومن الوجهة البحرية مستودع لبواخر العالم التي تجري بين الشرق والغرب))[9].

---

[1]: ابن بطوطة، ابو عبد الله محمد بن إبراهيم الطنجي اللواتي (ت779هـــ/1377م)-رحلة ابن بطوطة المسماة (تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار)-مطبعة الأميرية-القاهرة1933-ص35.

[2]: المقدسي-احسن التقاسيم-ص34.

[3] : Heyd w., Histoiredu commerce dulevant au moyen Age(2 vols),Leipzig, 1923,p.444.

[4]: اليعقوبي،احمد بن واضح(ت284هـــ/897م)-البلدان-ليدن 1891-ص319.

[5]: أبو مخرمة، أبو محمد عبد الله بن احمد(ت 947هــ/1540م)-تاريخ ثغر عدن-صنعاء 1981-ج1-ص9؛ اباظة-عدن-ص2.

[6]: حوراني،جورج فضلو-العرب والملاحة في المحيط الهندي-ترجمة:يعقوب بكر-مكتبة ألانجلو المصرية-القاهرة 1958-ص82.

[7]: علي،جواد-المفصل-ج7-ص273.

[8]: فهمي، نعيم زكي-طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب في أواخر العصور الوسطى-القاهرة 1973-ص137.

[9]: الريحاني، أمين-ملوك العرب،رحلة في البلاد العربية-المطبعة العلمية-بيروت 1924-ج1-ص343.

ويُعـد ميناء عدن ميناء تموين، إذ معدل السفن التي يجري تموينها سنوياً من خـلال هذا الميناء يقدر بنحو(6000) سفينة، ويستقبل الميناء سنوياً نحـو 3,5 مليـون طـن ويصدر عن طريقه حوالي مليونين طن من البضائع والسلع المختلفة[1].

وفي أثناء إزدهار الخلافة العباسية تحولت مراكز التجارة والتبادل الأقتصـادي بـين الشرق والغرب تدريجياً من جنوب الجزيرة العربية والبحر الأحمر إلى منطقة الخلـيج العربي والطرق الشرقية المارة عبر عاصمة الخلافة، مما أثر بصورة مؤقتة في الموقع الاقتصادي لميناء عدن[2].

وكان من نتائج ذلك التحول الذي نجح العباسيون في تحقيقه فـي عصـر خلافـتهم الأولى، فقدان طريق البحر الأحمر نشاطه، فأصبح دوره التجاري ثانوياً، لذلك أزدهرت موانئ الخليج العربي، مثل البصرة والابلة وسيراف ثم كيش (قيس)[3].

وتجدر الإشارة إلى أن ميناء عدن لم يتأثر كثيراً ولمدة طويلة، بسبب تحـول طـرق التجارة إلى موانئ الخليج العربي، بل سرعان ما استعاد مكانته التجارية السابقة، بسبب إضطراب الأحوال الأمنية في العراق ومنطقة الخليج العربي، وعادت للبحر الأحمـر أهميته التجارية الأولى في القرنين(4-5هـ/10-11م)، فأخذ يجذب التجار من موانئ الخليج العربي، وكان أزدهاره كارثة على ميناء كيش الذي بدأ يفقد مكانته التجارية أثر تحول سفن تجار الشرق إليه[4].

ومما ساعد على انتعاش ميناء عدن قيام الخلافة العبيدية في مصر، فتحـول ميـزان السلطة السياسية في البحر الأحمر والبحر العربي من بغداد نحو القـاهرة، وقـد أدى انتعاش النشاط الأقتصادي لعدن أن اصبحت من جديد همزة الوصل بين الشرق والغرب في معظم الأمور التجارية والأقتصادية ولاسيّما عندما أصبحت اليمن تدخل ضمن ولاء العبيديين ونفوذهم أثناء قيام الدول الموالية لهم كالصليحيين والزريعيين[5].

---

[1]: محمود توفيق-البحر الأحمر- ص 132-133.

[2]: إبراهيم، محمد كريم-الفعاليات الاقتصادية لميناء عدن خلال القرنين الخامس والسادس الهجريين-مجلة المؤرخ العربي-العـدد 35-1988-ص179.

[3]: القوصي، عطية-سيراف وكيش وعدن-المجلة التاريخية المصرية-مجلد23-1976-ص53.

[4]: م. ن-ص61.

[5]: إبراهيم-الفعاليات الاقتصادية-ص180.

ميناء جدة

تقع مدينة جدة في منتصف الساحل الشرقي للبحر الأحمر، وتعرف هذه المدينة بأنها صحراوية مجدبة لا زرع فيها ولا شجر، وأن كل شيء يجلب إليها، وذلك لأن أرضها غير صالحة للزراعة، ولولا الواردات التي تحصل عليها من تجارة البحر الأحمر لما عاشت قروناً طويلة[1].

وتُعد جدة ميناء مكة الرئيس[2]، فهو ميناء تجاري يتسع لاستقبال السفن والناقلات الكبيرة ويتمتع بأمكانيات فنية وخدمية متطورة، وفيه (26) رصيفاً لنقل النفط والبضائع المختلفة[3].

وترجع أهمية جدة إلى أنها كانت محط الحجاج المسلمين الذين كانوا يفدون إليها عن طريق أيلة والقلزم أو عن طريق عيذاب[4]. لذلك كانت السفن تتدفق في مينائها، أما بقصد التجارة أو لأداء فريضة الحج فأصبح ميناؤها يعج بحركة السفن التي ترد إليها من مصر واليمن حتى قدرت أعداد السفن التي ترد إليها كل عام بمائة مركب أو أكثر، لذلك كانت الحركة التجارية تنشط في ميناء جدة أكثر في مواسم الحج[5].

وقد أصبحت جدة من أهم الثغور في البحر الأحمر وزاد عمرانها تبعاً لأزدهار التجارة حتى أصبحت مركزاً مهماً من مراكز تجارة العالم في العصور الوسطى، وملتقى للسفن القادمة من الهند وشرق أفريقيا بالسفن القادمة من مصر[6].

وقد وصف الظاهري حجم المراكب التي كانت ترسو في ميناء جدة وعددها إذ قال: ((أما جدة فهي ميناء مكة المشرّفة، ترد إليها المراكب بالبضائع، وربما يردها في كل سنة نيف عن مائة مركب من جملة ذلك مركب بسبعة قلوع (أشرعة)))[7].

كان لموقع جدة المتوسط من موانئ الحجاز ولقربها من عدن ثم قربها من مكة المكرّمة أكبر الأثر، لأن تقوم على تجارة عريضة مع الموانئ العالمية في حوض البحر

---

[1]: Foster. The red.p.179.:

[2]: كحالة–جغرافية–ص20.

[3]: السيد،عاطف–البحر الأحمر والعالم المعاصر–ط2–دار عطوة للطباعة–القاهرة 1985–ص20.

[4]: سرور، محمد جمال الدين–تاريخ الحضارة الإسلامية في الشرق–دار الثقافة العربية للطباعة–ص150؛ حسن،حسن إبراهيم–تاريخ الدولة الفاطمية–ط2–مكتبة النهضة المصرية–1958– ص 609–610.

[5]: الإدريسي– نزهة المشتاق –ج2–ص139.

[6]: سرور–تاريخ الحضارة–150.

[7]: الظاهري، غرس الدين خليل بن شاهين(ت873هـ/1468م)–زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك–تصحيح:بولص راويس–المطبعة الجمهورية–باريس 1894–ج1–ص13.

الأبيض المتوسط، بل أن تجارة جدة وصلت إلى الهند والصين، كما أن تجارتهـا مـع موانئ البحر الأحمر ولاسيما المصرية منها وصلت إلى درجة ممتازة[1].

وأستمرت الحركة التجارية في هذا الميناء من ذلك الحين حتى قيام دولة المماليك، كما أنها أصبحت تزود الحجاز وقلب الجزيرة العربية بالبضائع من شتى بقاع العالم[2].

ويشير البلدانيون أن تجار سيراف كانوا يفرغون بضائعهم في ميناء جدة على البحـر الأحمر،فتحمل بعد ذلك إلى مصر،لأنهم كانوا يهابون ركوب البحر الأحمر خوفاً مـن شعابه المرجانية، لعدم خبرتهم بمسالكه، حيث أن الطريق من البصرة الى البحر الأحمر صالح للملاحـة في جميع فصول السـنة على الرغم مما كان يتعرض له من هجمات القراصنة ووجود أسماك القرش الكبيرة فيه[3].

مينـاء عيـذاب

يقع على الساحل الغربي للبحر الأحمر في الجهة المقابلة لميناء جـدة[4]، وهـو مـن الموانئ التجارية العظيمة في القرون الوسطى، وهي مرسى المراكب القادمة من عدن إلى صعيد مصر وإلى جدة[5]. وقد أصبحت عيذاب مركزاً هاماً لخدمة احتياجات القبائل العربية[6]، وكان ميناء عيذاب مقصد تجار مصر واليمن وأطراف السودان ينقلـون مـا تجمع فيها من البضائع الثمينة، وقد وصف اليعقوبي الحركة التجارية في الميناء بقوله: ((ويأتيه التجار فيحملون التبغ والعاج وغير ذلك من المراكب))[7].

إن المراكب كانت تسير بالحجاج الى جدة ميناء الحجاز، أو بالبضائع جنوباً إلى بلاد اليمن وعدن حيث تستأنف سيرها إلى سواحل بلاد الهند والصين، ثـم تعـود محمّلـة بالبضائع إلى عيذاب، ومنها إلى الساحل المصري. لذلك كانت عيذاب من أعظم مراسي الدنيا، لأن مراكب الهند واليمن كانت تفرغ فيها البضائع، ويقلع منها الحجاج في ذهابهم

---

[1]: القيسي–البحر الأحمر،أهميته الاقتصادية–ص49.

[2]: دياب،احمد إبراهيم–العلاقة بين جدة وسواكن–مجلة المؤرخ العربي–بغداد 1981–ص102.

[3]: ناصر خسرو، أبو معين الدين(ت481هـ/1088م)–سفرنامة–نقلها إلى العربية:د.يحيى الخشاب–ط2–مطابع دار القلم–دار الكتاب الجديد–بيروت 1970– ص 70–73.

[4]: دراج،احمد–((عيذاب من الثغور العربية المندثرة))–مجلة المؤرخ العربي–العدد 7–بغداد 1978–ص53.

[5]: ياقوت الحموي،شهاب الدين أبو عبد الله(ت626هـ/1228م)–معجم البلدان–دار بيروت للطباعة–1957–ج4–ص171.

[6]: المقريزي، تقي الدين احمد بن علي(ت845هـ/1441م)–المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار–تحقيق:د. مصطفى زيـادة–القاهرة 1958–ج1–ص202.

[7]: البلدان–ص335.

وإيابهم. ومما لا شك فيه أن تحوّل طريق التجارة إلى الجنوب قد أدى إلى انتعاش كبير في حالة عيذاب الأقتصادية، لما تبع هذا التحول من جباية المكوس على السلع التي تمر بها[1].

بدأت عيذاب تظهر في خريطة مصر كثغر تجاري وميناء رئيس، يعبر منها حجاج مصر والمغرب إلى ساحل جدة، وأصبحت موضع أهتمام الدولة العبيدية لحماية التجارة الشرقية من أعتداءات القراصنة، فخصّص العبيديون لحماية هذه التجارة من سطو القراصنة إسطولاً يتألف من خمس سفن كانت ترابط في مياه عيذاب[2].

ولقد أرتبط ظهور عيذاب في العصر الفاطمي كميناء للتجارة الشرقية ارتباطاً وثيقاً بتطور الملاحة في البحر الأحمر[3].

وهناك عوامل ثلاثة ساعدت على تفوّق عيذاب على غيرها من موانئ مصر المطلة على البحر الأحمر في العصر الفاطمي :-

1: إنها كانت بالنسبة للحجاج المغاربة والمصريين أقرب موقع للعبور إلى جدة فرضة مكة باعتبار أنها تقع مقابل جدة الواقعة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر، ولذلك فأن المسافة التي تفصل بينها وبين جدة بحراً أقل بكثير من غيرها من المرافئ المصرية.

2: كان تفريغ السلع الشرقية في ميناء عيذاب يجنّب السفن المزيد من المخاطر في بحر مليء بالشعاب المرجانية التي تزداد كثافة على سواحل البحر الأحمر كلّما اتجهنا شمالاً، ثم أن مياهها كانت تخلو غالباً من الشعاب المرجانية التي تشكّل أعظم خطر يهدد سلامة الملاحة ويتسبب في تحطيم السفن وغرقها[4].

3: قلّة إستغلال معدن الذهب من وادي العلاقي في العصر الفاطمي، ولذلك هبطت حمى استخراجها التي شغلت القرن الثالث الهجري، كما أن مناجم الزمرد

---

[1]: حسن إبراهيم-تاريخ الدولة الفاطمية-ص597.

[2]: يقول القلقشندي: ((وكان لهم (أي العبيديين) أيضاً أسطول بعيذاب يتلقى به الكارم فيما بين عيذاب وسواكن وما حولها خوفاً على مراكب الكارم من قوم كانوا بجزائر بحر القلزم هناك يعترضون المراكب، فيحميهم الأسطول منهم، وكان عدّة هذا الأسطول خمسة مراكب، ثم صارت إلى ثلاث، وكان والي قوص هو المتولى لأمر هذا الأسطول.

القلقشندي، أبو العباس أحمد بن علي بن أحمد (ت821 هـ/1418)-صبح الأعشى في صناعة الأنشا-تحقيق: محمد حسين شمس الدين-ط1-دار الكتب-بيروت1987-ج3-ص520.

[3]: سالم-البحر الأحمر-ص42.

[4]: القلقشندي-صبح الأعشى-ج3-ص464.

أصبحت منذ هذا العصر خاملة، ولهذا لم يعد أمام قبائل العرب والبجة الذين كانوا يتطاحنون دوماً في العهود السابقة في صحراء عيذاب سوى الاشتغال بقيادة قوافل التجارة عبر وديان الصحراء الشرقية[1].

وبلغ ازدهار عيذاب منذ منتصف القرن الخامس الهجري، بسبب تحوّل قوافل التجار والحجاج عن طريق القلزم وسيناء الى الطريق النهري عبر النيل حتى قفط أو قوص أو أسوان، ثم عبر وديان الصحراء الشرقية إلى عيذاب، حداً جعلها تصبح توأماً في الأهمية لثغر عدن، واجتذبت تجار الكارم الذين أرتبط ظهورهم بازدهارها وأفل نجمهم بإنهيارها[2].

ومما لا شك فيه أن إزدهار عيذاب أنما حدث نتيجة طبيعية لإهتمام خلفاء مصر الفاطمية وسلاطين بني أيوب بعد ذلك بحركة التجارة في البحر الأحمر فقد أحاطوها برعايتهم، وحرصوا على تأمينها براً وبحراً[3].

ونستنتج من ذلك أن ميناء عيذاب يعدُّ الميناء الرئيس لمصر في صدر الإسلام، وزادت أهميته في العصر الفاطمي وظل مزدهراً طوال العصر الأيوبي حتى خرّب في العصر المملوكي عام (829هـ/1426م)، واقتصر دوره على خدمة مصالح الأهالي المستقرين على ساحل البحر الأحمر[4].

ميناء القصير

يقع ثغر القصير القديم شمالي عيذاب، وكانت الميناء الثانية لمصر على البحر الأحمر من حيث الأهمية، لقربها من قوص وبعد عيذاب عنها[5]، وكانت من الموانئ المعروفة في تاريخ مصر القديم، وكان يربطها بقفط وادي الحمامات[6]، ومع أنها لم تكن أفضل الموانئ الطبيعية على الساحل الغربي من البحر الأحمر إلا أنها كانت تمثل النهاية لأقصر الطرق المؤدية إلى النيل عبر الصحراء الشرقية[7].

---

[1]: سالم–البحر الأحمر–ص45.

[2]: سالم– البحر الأحمر–ص45.

[3]: الأدفوي، أبوالفضل كمال الدين جعفر بن ثعلب (ت748هـ/1347م)–الطالع السعيد–الجامع أسماء نجباء الصعيد–تحقيق الأستاذ: سعد محمد حسن–القاهرة1966م–ص632.

[4]: دراج–عيذاب–ص54.

[5]: القلقشندي–صبح الأعشى–ج3–ص465.

[6]: سالم–البحر الأحمر–ص64 .

[7]: م.ن–ص65.

كانت القصير في المصادر العربية فرضة قوص[1]، بأعتبارها أقرب موانئ البحر الأحمر إلى قوص[2]، وتفصلها عن قوص مفازة كان يقطعها المسافر في ثلاثة أيام، ولكنها لم تبلغ مبلغ عيذاب في كثرة تردد التجار والحجاج[3]، لقرب عيذاب من ساحل جدة بالإضافة إلى أن الرياح الموسمية لا تدفع السفن التجارية كثيراً إلى الشمال أبعد من عيذاب[4]، ولهذا عدَّها الباحثون المحدثون ميناءاً ثانوياً بالنسبة لعيذاب أقل أهمية منها، في حين كانت عيذاب الميناء الأول لحجاج مصر والمغرب[5] إلى مكة والمرفأ الرئيسي للسفن المقلعة الى اليمن[6]. ومع ذلك فقد كان بعض الحجاج يؤثرون طريق القصير- جدة، ربما لقرب القصير من قوص[7].

ونستدل مما أورده القلقشندي على أن القصير أسهمت في التجارة الشرقية عبر البحر الأحمر، إذ كانت بعض المراكب تفضلها على عيذاب بإعتبار أن القصير أقرب إلى قوص من عيذاب[8].

ميناء الطور

يقع هذا الميناء في الجنوب الغربي لشبه جزيرة سيناء، بين فرعي البحر الأحمر الشمالي، وكان هذا الميناء محطة تجارية منذ أقدم الازمنة[9]، وقد ازدهرت حركته التجارية بعد إضمحلال ميناء عيذاب وأصبح محطة رئيسية لسفن الحجاج المسلمين الذاهبين إلى مكة والمدينة، والحجاج المسيحيين القادمين من أوربا عن طريق مصر[10].

---

[1]: أبو الفدا، عمادالدين إسماعيل بن محمد (ت732هـ/1331م)-تقويم البلدان-دار المطبعة السلطانية-باريس1840-ص111,23 ؛ المقريزي-الخطط-ج1-ص28 ؛ القلقشندي-صبح الأعشى-ج3-ص465.

[2]: سالم-البحر الأحمر-ص67.

[3]: القلقشندي-صبح الأعشى-ج3-ص465.

[4]: سالم-البحر الأحمر-ص67.

[5]: عقيل،محمد فالح-أهمية الموقع الجغرافي لسواحل مصر العربية-الإسكندرية 1973م-ص51.

[6]: سالم- البحر الأحمر-ص67.

[7]: ابن بطوطة-الرحلة-ص281.

[8]: القلقشندي-صبح الأعشى-ج3-ص465.

[9]: م.ن--ص468.

[10]: Felix Fabri, The wendrings of Felix Fabri , VoI-I-II-1980-1483. From library of Palestine pilgrims, Teytsociety , Vo. London. 642-643.

كما نجد أن السفن لا تسافر فيه إلا نهاراً وقد وصفه القلقشندي إذ قال: ((وهو ساحل في جانب الرأس الداخل في بحر القلزم (البحر الأحمر) بين عقبة ايلة[1] وبين سير الديار الديار المصرية، وقد كان هذا الساحل كثير الواصل في الزمن المتقدم لرغبة بعض رؤساء المراكب فيه من بر الحجاز وحتى لا يغيب البر عن المسافر فيه وكثرة المراسي في بره حتى إذا تغير البحر على صاحب المركب وجد مرساة يدخل اليها))[2].

ضعفت أهمية ميناء الطور في بداية القرن السادس عشر الميلادي، أي بعد أن جاء البرتغاليون إلى مياه الهند[3].

ميناء زيلع

وهي فرضة الحبشة للعبور نحو أرض اليمن والحجاز[4]، وهي مدينة صغيرة نحو عيذاب على ساحل البحر (الذي ينتهي اليه عرض طرفه الغربي والشمالي)، المتصل بالقلزم (البحرالأحمر) من ناحية الحبشة[5]، وعلى الرغم من صغرها، إلا أنها كانت نشطة تجارياً حتى وصفت بأنها مدينة حط وإقلاع[6]، لذلك كانت منطقة ذات كثافة سكانية عالية، فضلاً عن كثرة المسافرين إليها[7]، وبذلك تكون قد أصبحت منطقة استقطاب بشري من أجل العمل التجاري المريح.

ومما زاد من أهمية هذه المدينة كونها مصدراً لتصدير رقيق الحبشة، كما وجد فيها معدن الفضة الذي كان يخرج من مناجم فيها، فضلاً عن معدن الذهب، وإن كان بكميات قليلة[8]، كما تحتوي على سوق للبيع والشراء، إذ تجلب إليه السلع المختلفة كاللبان والبخور وسن الفيل، ومنها يصدر البن والجلود واللؤلؤ[9].

---

[1]: ايلة–تقع على الطرف الشمالي الشرقي للبحر الأحمر في مقابلة القلزم وتبعد عن الطور مسافة يوم وليلة. ابن حوقل، أبو القاسم محمد النصيبي(ت 380هـ/990م)–صورة الأرض– مكتبة الحياة–بيروت 1975–ص39.

[2]: القلقشندي–صبح الأعشى–ج3–ص469.

[3]: ابن اياس–بدائع الزهور–ج4–ص140.

[4]: الأصطخري، أبو اسحق إبراهيم بن محمد(ت341هـ/952م)–المسالك والممالك–تحقيق: محمد جابر عبدالعال–مراجعة:محمد شفيق غربال–دار القلم–القاهرة1961–ص36 ؛ أبوالفدا–تقويم البلدان–ص142

[5]: جاسم، نبراس فوزي–النشاط الاقتصادي في الحبشة–رسالة ماجستير غير منشورة–جامعة بغداد 2002–ص229.

[6]: ابن سعيد المغربي، أبو الحسن علي بن موسى(ت685هـ/1286م)–الجغرافيا–ترجمة: إسماعيل العربي–ط1–المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع–بيروت 1970–ص99.

[7]: الإدريسي–نزهة المشتاق–ص25.

[8]: عبد الصاحب، شيماء سالم–التجارة الخارجية في العصر الأموي–رسالة دكتوراه غير منشورة–جامعة بغداد 2001–ص232.

[9]: فهمي–طرق التجارة–ص142.

وقد نشطت زيلع لتصبح المركز التجاري الأكثر أهمية في ساحل الحبشة، ولاسيما بعد أن أصبحت مركزاً لنشر الإسلام في المنطقة[1].

ميناء مخا

موضع بين زبيد وعدن بساحل البحر، فهو مدينة وسوق وميناء اليمن القديم على ساحل البحر الأحمر[2]، يقوم على خليج صغير يتراوح عمقه بين 6-8م وهو ميناء للتصدير وخاصة لمحصول البن[3]، وكان الميناء المفضل لرسو السفن اليونانية والرومانية وقد وصفه صاحب كتاب (الطواف)[4] بأنه ((مدينة وسوق بحسب القانون)) وهو مكان مزدحم بأصحاب السفن من العرب والملاحين ويعمل الناس كثيراً في أمور التجارة، وكانوا يتاجرون مع الساحل الأفريقي ويبعثون بسفنهم الخاصة إلى هناك).

وكان هذا الميناء قد تهدم في الحرب الإيطالية العثمانية عام 1912 م ثم كان بناء رصيف حديث يسمح بوصول السفن التي حمولتها دون المائة طن إليه[5].

ميناء سواكن

يقع على الجانب الغربي من ساحل البحر الأحمر[6]، إذ يقابل ميناء جدة وهو من أقدم موانئ الساحل الأفريقي للبحر الأحمر[7].

ولسواكن بعض الصلات التجارية إذ كانت تأتيها السفن من جدة[8]، وظلت التجارة مستمرة بين سواكن وجدة[9]، وأصبح التجار والبحارة القادمون من الهند يحيدون عن عدن ويتوجهون مباشرة إلى سواكن أو المراكز التجارية الأخرى[10]. كما كان ميناء سواكن متخصصاً بنقل تجارة الحبشة والنوبة، فتصلها بحراً سفن الحبشة، وبراً قوافل

---

[1]: جاسم- النشاط الاقتصادي-ص229.

[2]: شرف الدين،احمد حسين-اليمن عبر التاريخ-ط2-مطبعة السنة المحمدية-1384هـ/1964م-ص23.

[3]: محمود توفيق-البحر الأحمر-ص132.

[4] : The Periplus of the Ery-Thraean sea, by W.H .Schoff, New York (1912), Ch .21-22-24.

[5]: ترسيسي، عدنان-اليمن وحضارة العرب-منشورات دار مكتبة الحياة-بيروت-ص191.

[6]: ضرار،محمد صالح-تاريخ سواكن والبحر الأحمر-الدار السودانية للكتب-الخرطوم1981-ص23.

[7]: عاطف السيد-البحر الأحمر والعالم المعاصر-ص20.

[8]: الحموي-معجم البلدان-ج3-ص276.

[9]: دياب-العلاقة بين جدة وسواكن-ص102.

[10]: عاطف السيد-البحر الأحمر والعالم المعاصر-ص22.

النوبة، محملة بالرقيق والشمع والعسل، وتصل متاجرها لمصر عن طريق البحر الأحمر لسهولته[1].

ميناء ينبع

يقع ميناء ينبع بين مكة والمدينة[2]، على ساحل المملكة العربية السعودية[3]، ويعد فرضة فرضة المدينة المنورة، حيث شهد هذا الميناء حركة تجارية نشطة في نهاية العصور الوسطى[4]، وهو متخصص باستقبال السفن الكبيرة[5]، فهو ميناء كبير كثير الأسواق والعمائر[6]، فأخذت ترد إليه العديد من السفن المحملة بالبضائع الواردة من الطور أو من من عدن[7]، وكانت تؤخذ عليها المكوس لصاحب ينبع وتقدر بـ 30 ألف دينار في كل سنة[8].

ميناء الجار

وهو الفرضة الرئيسية للمدينة المنورة، ترسو فيه السفن الواردة من الحبشة ومصر وعدن والصين والهند[9]، حتى وصفها البكري بأنها: ((مرفأ للحبشة خاصة))[10].

والجار على ساحل المدينة المنورة هي قرية كثيرة القصور، كثيرة الأهل على شاطئ البحر فيما يوازي المدينة، وبمحاذاتها قرية في جزيرة البحر لا يعبر إليها إلا في السفن، يقال لها قراف، وسكانها كانوا تجاراً وكذلك سكان الجار[11].

وكان ميناء الجار قد خدم تجارة الحجاز سواءً فيما يخص أقاليم الدولة العربية الإسلامية، أو التجارة الدولية، بالإضافة إلى أنه كان على طريق التجارة الدولية التي

---

[1]: فهمي–طرق التجارة–ص141.

[2]: البكري،عبد الله عبد العزيز(ت487هـ/1094م)–معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع–ط1–مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر–القاهرة 1364هـ/1945م–ج4–ص1402.

[3]: عاطف السيد–البحر الأحمر والعالم المعاصر–ص20.

[4]: فهمي–طرق التجارة–ص140.

[5]: عاطف السيد– البحر الأحمر والعالم المعاصر–ص20..

[6]: اليوزبكي،توفيق سلطان–تاريخ تجارة مصر البحرية في العصر المماليكي–مؤسسة دار الكتب–الموصل1975–ص82 ؛ فهمي–طرق التجارة–ص140.

[7]: فهمي–طرق التجارة–ص140.

[8]: عاطف السيد–البحر الأحمر والعالم المعاصر–ص20.

[9]: الحموي–معجم البلدان–ج2–ص193.

[10]: معجم ما استعجم–ج1– ص 355–356.

[11]: م.ن– ص355.

تربط الغرب بالشرق، إذ كان على طريق الذهاب والإياب للتجــار الراذانيــة[1] الــذين ينطلقون من فرنسا إلى الصين[2].

ميناء غلافقــة

وهو من الموانئ المهمة، فقد أسهم بدور فعّال في النشاط التجاري، لما توفر له مــن مقوّمات جعلته يحتل تلك الأهمية، منها قربه من مدينة زبيد عاصمة الدولة الزياديــة إذ وصف بأنه فرضة زبيد[3]. وكان يربطه بها طريق بري هام تسير فيه القوافل التجاريــة محملة بالبضائع القادمة إليه بحراً متجهة صوب مدينة زبيد. هذا بالإضافة إلى موقعــه في سهل زراعي خصب تميّز بكثرة إنتاجه الزراعي، كمــا كانــت مياهــه صــالحة للإستعمال مما أتاح للقوافل والحجيج التزود بما يحتاجونه منه[4].

وكانت سواحله تحتوي على ثروة سمكية كبيرة فكان أهله يقومون بإصطياد الأسماك ويمونون بها مدينة زبيد وغيرها من المدن اليمنية[5]. فأصبح ميناء غلافقة ملتقى الســفن والقوافل التجارية، فكانت تصل إليه مراكب الحجاز ومصر والحبشة، وهــي محملــة بالسلع المختلفة، وعليها كثير من التجار القادمين من تلك البلدان. وكان التجار وقوافلهم يعبرونه أثناء مسيرهم صوب مدينة زبيد[6]. فكان محطة تجارية للصادر والــوارد مــن التجار من مختلف البقاع، كما إرتبط بطريق بحري هام مع ميناء عيذاب الشهير، فكانت السفن التجارية اليمنية تنطلق منه نحوها[7].

واتخذ تجار الكارم من غلافقة مركزاً لهم في جنوب البحر الأحمــر ممــا زاد مــن إزدهاره التجاري، فقد كانوا يحطون فيه عند وصولهم من مصر، وينطلقون منه أثنــاء مسيرهم صوب الهند وبالعكس.

---

[1]: التجار الراذانية:وهم تجار يهود((يتكلمون العربية والفارسية والرومية والإفرنجية والأندلسية والصقلبية ويسافرون من المشرق إلى المغرب. انظر–التفاصيل في ص121.ابن خرداذبة،عبيد الله بن عبد الله (ت300هـ/912م)–المســالك والممالــك–ليــدن 1889–ص153.

[2]: عبد الصاحب–التجارة الخارجية–ص227.

[3]: اليعقوبي–البلدان–ص319 ؛ المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي(ت346هـ/957م)–مروج الذهب ومعادن الجوهر–تحقيق: محمد محيي الدين عبد الحميد–القاهرة 1958–ج2–ص127 ؛ المقدسي–أحسن التقاسيم–ص91.

[4]: المقدسي–أحسن التقاسيم–ص86.

[5]: ابن المجاور– تاريخ المستبصر–ص243.

[6]: لبيب، صبحي–سياسة مصر في عصر الأيوبيين والمماليك–المجلة التاريخية المصرية–مجلــد 28–29–القــاهرة 1981/1982 ص138.

[7]: الإدريسي–نزهة المشتاق–ص52.

ومما يدل على إزدهار ميناء غلافقة التجاري العثور فيه على مخلفات أثرية لقطع من الفخار ترجع إلى فترة ما بين القرنين (الثاني الهجري/الثـامن المـيلادي) و (القـرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي)، وما بعده[1].

ولم يبلغ ميناء غلافقة ما وصل إليه ميناء عدن من نشاط تجاري، بل تلاه فـي ذلـك النشاط بين موانئ اليمن المختلفة.

ميناء عَثـر

كانت هناك عدة أسباب جعلت من عثر مدينة وميناء تجاري هام، فالمدينـة تتوسـط منطقة زراعية غنية بما تنتجه من محاصيل زراعية، لذا نجدها تموّن مدينة حلي بمـا تحتاجه من حبوب غذائية كالذرة والسمسم[2]. وأضاف موقعه المتوسط أهمية اخـرى إذ أصبح سوقاً للمنطقة التي حوله على ساحل منطقة بيش، وفي ذلك يصفه الهمداني بقوله أنها سوق عظيم[3]. وكان ميناء عثر المنفذ البحـري لمـدينتين هـامتين همـا صـعدة وصنعاء[4]، فيصفه المقدسي بأنه فرضة صنعاء وصعدة. ومنه كانت تصدّر منتجاتها.

وتضاءل نشاط ميناء عثر التجاري عند مطلع القرن (السابع الهجري/الثالـث عشـر الميلادي) إذ نجد ابن المجاور يصفه بأنه قرية على ساحل البحر[5]، وليس هنـاك فـي المصادر ما يجلو أسباب تدهوره فهل كانت للأحداث التي مرّت بها الدولة الزيادية بعد سنة (426 هـ/1033 م) آثار سلبية عليه أم كان للهجمات الحبشية على تهامة والتي استمرت حتى سنة(554 هـ/1159 م) أثر سلبي عليه.

ميناء حـلي[6]

[1]: لبيب–سياسة مصر–138.

[2]: البكري–المسالك والممالك–الدار العربية للكتاب–قرطاجة 1992–ص379.

[3]: صفة– ص98.

[4]: أحسن التقاسيم–ص86.

[5]: تاريخ المستبصر–ص100.

[6]: حلي: يبعد عن السرين بمسافة 183كم. الزيلعي، أحمد عمر–المواقع الإسلامية المندثرة في وادي حلي ق 3–9هـ/9–15م–حوليات كلية الآداب–الحولية السابعة–كلية الآداب–جامعة الكويت–1986م– ص 16–30.

كان من الموانئ الهامّة فقد زاول نشاطاً تجارياً منذ القرن (الرابع الهجري/العاشر الميلادي)، فذكره المقدسي من بين الموانئ على ساحل البحر الأحمر[1]، ولقد ازداد نشاطه التجاري في القرن (الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي). فوصفه البكري بأنه: مدينة عظيمة فيها أسواق ومسجد جامع على ساحل البحر[2]. ولقد ازداد عدد سكانه لازدياد حركته التجارية مما دفعه إلى الاعتماد على ما يحتاجه من الحبوب إلى ما يرد إليه من مدينتي عثر والحردة[3].

وأمّا في القرن (السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي)، فقد ازداد نشاط حلي التجاري ازدياداً كبيراً، وأصبح كما يصفه الإدريسي بأنه : فرضة من جاء من أرض مصر، وفرضة لمن صعد من القلزم[4]. ومما زاد من أهميته أنه كان في تلك الفترة مركزاً هاماً من مراكز جمع المكوس[5] على السلع التجارية بسبب كثرة المراكب التجارية التي ترسو فيه من مختلف الجهات[6]. ولم يستمر نشاط ميناء حلي بعد دخول الأيوبيين إلى اليمن سنة (569هـ / 1173م) ويبدو أنه خُرِّبَ في الخلافات بين الأمراء الأيوبيين.

ميناء الأهواب[7]

يقع إلى الجنوب من ميناء غلافقة، ولا يبعد كثيراً عنه، وفي الجنوب الغربي من مدينة زبيد عاصمة الدولة الزيادية، وتوفرت له تلك المقوّمات التي توفرت لميناء غلافقة من موقع على ساحل البحر، وقرب من مدينة زبيد، وأطلاله على سهل تهامة الغني زراعياً.

---

[1]: أحسن التقاسيم–ص86.

[2]: المسالك–ص379.

[3]: م.ن.

[4]: الإدريسي–نزهة المشتاق–ص138.

[5]: المكوس: وهو ما يأخذه أعوان الدولة عن أشياء معينة عند بيعها أو عند ادخالها المدن، والماكس من يأخذ المكس ويسمى أيضاً صاحب المكس.انظر أبو عبيد، القاسم بن سلام الأزدي–الأموال–تحقيق:خليل محمد هراس–ط1–نشر مكتبة الكليات الأزهرية–القاهرة 1968–ص632.

[6]: الإدريسي–نزهة المشتاق–ص138.

[7]: الأهواب: يذكر ابن المجاور في سبب تسميته بالأهواب أن اسمه مشتق من الأهوال، ولعل ذلك بسبب موقعه في مكان مكشوف أمام الرياح والأمواج وانه ليس محمي بألسنة رملية تخفف من قوة الأمواج. ابن المجاور–تاريخ المستبصر–ص247.

ولقد كان لقرب غلافقة من الأهواب أثر في وقوع ميناء الأهواب في الظل، فقد طغت شهرة غلافقة على ميناء الأهواب، وقَلّ نشاطه التجاري خلال القرنين (الرابع والخامس الهجريين/الحادي والثاني عشر الميلاديين). وازدهر بعد ذلك نشاطه التجاري، واحتل مركزاً هاماً في ذلك النشاط إذ كان مركزاً لتجار الكارم[1]، فكانت فرضة المراكب الواصلة من عدن[2]. كما كان يستقبل السفن القادمة من شرق أفريقيا، إذ كان يقابل ميناء عوان الواقعة على الساحل الأفريقي الذي كانت تأتي منه السفن محمّلة بالبضائع إلى ميناء الأهواب[3].

ثانياً: أهمية البحر الأحمر التجارية

للبحر الأحمر أهمية اقتصادية وتجارية وعسكرية كبيرة[4]. يستمدها من واقع كونه ممراً مائياً عالمياً يربط البحر العربي والمحيط الهندي عبر باب المندب بالبحر المتوسط والمحيط الأطلسي عبر قناة السويس عن أقصر طريق فهو يختصر المسافة بين الشرق والغرب بنسبة 58% من المسافة بينهما عن طريق رأس الرجاء الصالح، فعلى سبيل المثال: يذكر أن طول المسافة بين البحر الأحمر ومضيق جبل طارق هي (6500) كم بينما تصل هذه المسافة عبر رأس الرجاء الصالح جنوب القارة الأفريقية إلى (19000) كم وبذلك فهو يوفر ثلثي الوقت المطلوب برحلة بحرية تبدأ من جنوب غرب أوربا وتنتهي بمدخل البحر الأحمر، لذلك يُعد واحداً من أهم الممرات المائية العالمية التي تتيح للملاحة الدولية حركة تجارية نشطة وسريعة بين الشرق والغرب عبر العصور المختلفة[5].

ولأهمية البحر الأحمر كان من الطبيعي أن يلفت الأنظار إليه من اجل السيطرة عليه، فقد أهتم البطالسة بهذا البحر فقد دخلوا حلبة الصراع مع التجار العرب لغرض السيطرة على تجارة شرق أفريقيا والهند. وقد دفعهم ذلك إلى توجيه التجارة مع الموانئ العربية في اليمن والحجاز إلى سواحل إرتريا ومن ثم مصر[6].

---

[1]: لبيب–سياسة مصر –ص138.

[2]: ابن المجاور–تاريخ المستبصر–ص247.

[3]: م.ن–ص248.

[4]: القيسي–البحر الأحمر،أهميته الاقتصادية–ص63.

[5]: عبد النافع–الأهمية الاقتصادية–ص94.

[6]: القيسي– البحر الأحمر –ص 43–44.

وكذلك استولى الرومان على ميناء عدن عن طريق البحر الأحمر وبذلك أصبح الرومان يسيطرون على هذا البحر ويتمتعون بدخل اقتصادي كبير[1].

ظل البحر الأحمر طريقاً تجارياً مهماً بالنسبة للتجارة العالمية فضلاً عن طريق الخليج العربي إذ كان كلا الطريقين تحت سيطرة العرب الذين ظلوا سادة التجارة الشرقية وشجعوها في كل المراحل التاريخية، وارتبطوا بمعاهدات تجارية مع المدن الإيطالية[2].

مارس العرب التجارة وأتقنوا الطرق لاستثمار رؤوس الأموال وتنميتها. كما كانت لهم رحلات تجارية منظمة[3]. فاهتموا بالملاحة والتجارة البحرية منذ القدم ولاسيّما الساكنين منهم في المناطق الساحلية من الجزيرة العربية والخليج العربي، الذين عُرف عنهم أنّهم من أقدم رجال البحر كالحضارمة و أهل عُمان والبحرين، إذ كانت لهم علاقات تجارية واسعة وطرق ملاحية في الخليج العربي والبحر العربي والمحيط الهندي أدّت إلى زيادة صلاتهم وتوثيقها مع أمم شرق القارة الأفريقية والبحر الأحمر والهند والصين[4].

إن أهمية البحر الأحمر التجارية بدأت منذ أن استغله المصريون القدماء فهم أول من ركب متن هذا البحر ليصلوا إلى شواطئ إرتريا والصومال وجنوب شبه الجزيرة العربية لغرض الحصول على الكثير من السلع مثل العطور وبعض الأخشاب اللازمة للمعابد، وللحصول على البخور، كما استخدمه الفراعنة للوصول إلى الهند من اجل التجارة بالعطور والتوابل وغيرها من منتجات الشرق[5].

وفي ظل الدولة العربية الإسلامية زادت أهمية البحر الأحمر بالنسبة إلى التجارة العالمية، وقد كان المسلمون يتنقلون في سبيل زيادة المعرفة من قطر إلى آخر، ويحرص علماؤهم على تدوين مشاهداتهم للاستفادة منها[6]، وبهذا فقد كانت الدعوة

---

[1]: م.ن–ص45.

[2]: ربيع، حسنين محمد–البحر الأحمر في العصر الأيوبي–القاهرة 1980–ص120.

[3]: الكبيسي، حمدان عبد المجيد،د. عواد مجيد الأعظمي–دراسات في تاريخ الاقتصاد العربي الإسلامي–مطبعة التعليم العالي–بغداد 1988–ص97.

[4]: عبد العليم–الفوائد في أصول علم البحر والقواعد–دار الكاتب العربي للطباعة والنشر–المجلد الخامس–القاهرة– ص 274–286.

[5]: حسن، يوسف فضل–أهمية البحر الأحمر للتجارة العالمية–مجلة الدارة–الرياض–العدد 7–سنة 1979–ص94.

[6]: القوصي–تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية–القاهرة 1976–ص23.

الإسلامية سبباً في توسيع الرحلات والأسفار عند العرب المسلمين، فلقد بلغ المسلمون أقصى بحار الصين وسواحل أفريقيا والبلطيق[1].

وقد أصبحت التجارة أكثر الميادين حيوية، وظل البحر الأحمر أهم الطرق التجارية في العالم وكان من دلائل تشجيع الخلفاء الراشدين (رض) للنشاط التجاري هو إعادة فتح القناة القديمة التي تربط النيل بالبحر الأحمر، والتي سميت بخليج أمير المؤمنين[2]، وذلك في عهد الخليفة عمر بن الخطاب(رض)[3].

بدأ البحر الأحمر يفقد أهميته كطريق تجاري منذ أن قامت الدولة العباسية واتخاذها بغداد عاصمة لها حيث تحول النشاط التجاري إليها عن طريق الخليج العربي الذي ازدهرت موانئه كالبصرة وسيراف وكيش وصحار، كما أن لردم قناة أمير المؤمنين أثراً في هذا التحول عن البحر الأحمر.

ومع ذلك ظلت مدينة القلزم[4] تؤدي دورها كقاعدة بحرية هامة للتجارة عبر البحر الأحمر، وظلت السلع التجارية الآتية من غرب العالم الإسلامي تسلك الطريق من الفرما إلى مدينة القلزم ومنها عبر البحر الأحمر إلى الشعيبة[5] والجار وجدة واليمن، وعند عودتها من الجنوب كانت السفن ترسو بعيذاب أو القصير أو مدينة القلزم لتُفرغ شحناتهامن السلع الشرقية والأفريقية[6].

ومنذ منتصف القرن(3هـ/9م) وقعت بعض الحوادث في جنوب العراق أدت إلى اختلال ميزان الأمن في المنطقة واضطراب أحوالها، فقد كان لحركات الزنج والخوارج والقرامطة في هذه المنطقة أثر كبير في النشاط التجاري بين الشرق والغرب عن طريق

---

[1]: الدباس، معتز عبد الستار–علوم البحار عند العرب–مجلس البحث العلمي–ص177.

[2]: خليج أمير المؤمنين: ترعة كان قد أمر بحفرها نخاو فرعون مصر، لتوصيل النيل بالبحر الأحمر،ردمت في أواخر حكم الرومان لمصر، فلما كان الفتح العربي، جدد عمرو بن العاص حفرها سنة 23هـ بأمر أمير المؤمنين عمر بن الخطاب(رض)، لهذا أطلق عليها اسم أمير المؤمنين، وقد كان هذا الخليج عرضة للأهواء السياسية، فيردم إذا أراد أحد الخلفاء الضغط السياسي على مصر، وتجويع سكانها، وتحويل تجارة الهند عنها إلى بغداد ووادي الفرات، كما فعل الخليفة العباسي المنصور. انظر إبراهيم، شحاتة عيسى–القاهرة، تاريخها،نشأتها–دار الهلال–لات–ص29.

[3]: القوصي–تجارة مصر–ص23.

[4]: القلزم: مدينة على اللسان الغربي من البحر الأحمر، حيث يمتد منه ذراعان في الشمال، أحدهما شرقي الآخر، فعلى الطرف الشرقي ايلة، وعلى الطرف الغربي القلزم.انظر أبو الفدا–تقويم البلدان–ص117.

[5]: الشعيبة: مرسى للحجاز أقدم في تاريخه من جدة، وكانت خوراً آمناً تقصده السفن للتزود بما تحتاج إليه من زاد وماء، ولتفرغ فيه ما تأتي به من سلع أفريقية وشرقية إلى الحجاز. انظر علي، جواد–تاريخ العرب قبل الإسلام–المجمع العلمي العراقي–بغداد 1950–ج8–ص98.

[6]: سالم–البحر الأحمر–ص15.

الخليج العربي، وشملت المناطق الواقعة ما بين البصرة و واسط، واستغرقت نحواً من خمسة عشر عاماً ابتداءً من سنة (255هـ/868 م)[1]، وكان أثرها سيئاً في التجارة البحرية للدولة العربية الإسلامية في هذه المنطقة على أثر استيلائهم على المدن والمرافئ التجارية وتدميرها[2].

وقد تظافرت حركة الزنج وحركة القرامطة في الأضرار بالتجارة الشرقية مع الهند والصين عبر الخليج العربي، وتدهورت لذلك التجارة الشرقية عبر الخليج، مما ترتب عليه استعادة البحر الأحمر لسابق مكانته[3]، لاسيّما في عهد الدولة العبيدية في مصر، فقد أصبح طريق البحر الأحمر منذ أواخر القرن الثالث الهجري الطريق الرئيس للتجارة الشرقية والأفريقية[4].

وقد تمثلت هذه الأضرار بما يلي :-

أ: فرض حكام الموانئ الضرائب الباهضة على التجار

كان حكام جزيرة كيش (قيس)[5] يفرضون ضريبة على كل مركب يجتاز جزيرتهم، وكانت تُقدّر أولاً بدينار واحد ثم صار في العام الثاني والثالث ثلاثة دنانير، وازداد هذا المبلغ حتى استقّر على العشرة[6]. وفرض صاحب البحرين ضرائب باهضة على السفن القادمة إلى البحرين[7]، فقد كانت الضرائب على التجارة القادمة إلى البحرين تدُر أموالاً كثيرة، وكان مجموع ما يصل لحكامها من وارد المكوس والضرائب عن طريق بادية البصرة، وبادية الكوفة، وطريق مكة، وطريق عُمان، وطريق الرملة، والشام حوالَي ستين ألف دينار[8].

---

[1]: الطبري،أبو جعفر محمد بن جرير(ت310هـ/922م)-تاريخ الرسل والملوك-تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم-دار المعارف-القاهرة 1965-ج11-ص178؛ المسعودي-مروج الذهب-ج4-ص194.

[2]: الطبري-تاريخ-ج6-ص471 ؛ ابن الأثير،عز الدين أبو الحسن علي بن ابي الكرم(ت630هـ/1232م)-الكامل في التاريخ-دار صادر-بيروت 1966-ج7-ص236 ؛ أبو الفدا-المختصر في أخبار البشر-المطبعة الحسينية-القاهرة لات-ج2-ص48.

[3]: ابن سعيد الأندلسي، أبو الحسن علي بن موسى بن عبد الملك(ت685هـ/1286م)-المغرب في حلى المغرب-تحقيق:د.زكي محمد حسن،د.شوقي ضيف-القاهرة 1953-ج1-ص350.

[4]: سالم-البحر الأحمر-ص19.

[5]: جزيرة كيش: جزيرة مربعة طولها أثني عشر ميلاً في عرض أثني عشر ميلاً مقابل مسقط في وسط بحر فارس وفيها مدينة كيش. الإدريسي- نزهة المشتاق- ص156.

[6]: ابن المجاور- تاريخ المستبصر- ص288.

[7]: ابن حوقل- صورة الأرض- ص33.

[8]: م . ن.

إن زيادة فرض الضرائب والتشدُد في جمعها من قِبَلْ حكام الموانئ مثل قيس (كيش) والبحرين والبصرة لا يُشجّع التجار على القدوم بسفنهم التجارية إليها مما دفعهم للبحث عن بديل آخر يجدون فيه التسهيلات، وقد وجد مثل هذا البديل في الموانئ المطلّة على ساحل البحر العربي والبحر الأحمر.

ب : صعوبة التفتيش على الطرق البرية والنهرية

إن صعوبة التفتيش يؤدي إلى تأخر وصول البضائع التجارية إلى الأماكن المراد إيصالها إليها في الوقت المحدد بالإضافة إلى ما سبقت الإشارة إليه من تشدد في جمع الضرائب وزيادتها كانت تترك آثاراً سلبية على النشاط التجاري في موانئ الخليج العربي مما ساعد على عودة النشاط التجاري إلى اليمن والبحر الأحمر. وأصبح للبحر الأحمر منذ قيام الدولة العبيدية في مصر أهمية خاصة باعتباره الطريق البحري الآمن المؤدي إلى الأراضي المقدسة، واعتبر المسلمون هذا البحر في العصور الوسطى إسلامياً، موصداً في وجه السفن غير الإسلامية[1].

واكتسبت موانئ البحر الأحمر على الساحل الغربي شهرة تجارية واسعة النطاق طغت على شهرة البصرة وسيراف وصحار أشهر موانئ الخليج بعد أن تحول طريق التجارة البحرية مع الشرق الأقصى من الخليج العربي إلى البحر الأحمر[2].

وتألقت على هذا النحو مدينتا عيذاب والقصير، وأصبحت عدن التي تشحن منها السفن إلى البحر الأحمر محطة رئيسة لكل تجارة المحيط الهندي وأهم قاعدة بحرية ترد إليها وتصدر منها السفن القادمة من البحر الأحمر والحبشة وزنجبار والهند والصين[3].

وفي العصرين الطولوني والأخشيدي، أهتم أحمد بن طولون اهتماماً خاصاً بتجارة البحر الأحمر، وخصص عدد من السفن لخدمة هذه التجارة وحماية السفن التجارية من التعرّض لهجمات القراصنة[4]. ووفد إلى مصر في العصر الطولوني طائفة من تجار اليهود من فارس كانوا يعملون بالتجارة الشرقية عبر الخليج العربي وكان لهم دور هام في تجارة المرور بين مصر والشرق. وكسبت مصر من تجارة البحر الأحمر في هذا

---

[1]: ربيع–البحر الأحمر في العصر الأيوبي–ص105.

[2]: سالم –البحر الأحمر–ص25.

[3]: لويس، ارشيبالد–القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط–ترجمة:احمد عيسى–القاهرة 1960–ص327.

[4]: ابن سعيد الأندلسي–المغرب–ص350.

العصر مكاسب طائلة تعبر عنها المنشآت العظيمة التي أقامها أحمد بن طولون وابنه خمارويه[1].

إن أهمية البحر الأحمر دفعت العرب إلى إقامة علاقات واسعة مع سواحل الهند وشرقي أفريقيا والجزر المجاورة لها[2]. وظلت السيادة العربية على تجارة الشرق وملاحة البحار رغم وجود بعض السفن الأجنبية التي كانت تصل إلى المياه العربية، سواء أكانت هندية أم صينية[3].

إن البحر الأحمر واحد من أغنى بحار العالم بثرواته الاقتصادية، فتشير الدراسات العلمية إلى أن مياه وقاع وسواحل البحر وأراضي الأقطار المطلة عليه، تحتوي على معادن عديدة، كما أن مياه البحر الأحمر تحوي ثروة سمكية تشكل جانباً مهماً من الحياة الاقتصادية لأقطار هذه المنطقة، فضلاً عن الأحياء والنباتات الصالحة للاستخدام البشري[4].

وقد توصلت المسوحات العلمية إلى وجود كميات كبيرة من خامات النحاس والزنك والفضة والذهب والرصاص والحديد، إضافة إلى خامات المغنيسيوم واليورانيوم[5]، وهناك الرمال السوداء وما بها من معادن في المياه الضحلة، بالإضافة للرواسب الملحية الناتجة عن التبخر وهي تشمل كلوريد الصوديوم والبوتاسيوم، ويُعدّ النفط والغاز الطبيعي أهم الثروات الطبيعية الاقتصادية في البحر الأحمر[6].

ويُعدّ البحر الأحمر من المصادر البحرية الهامة للثروة السمكية، لِما يحويه من أنواع عديدة من الأسماك تُقَدَّر بحوالي (500) نوع[7]، وأشهر أنواعها سمك القرش الذي الذي يُستَخْرَج من كبده زيت فاخر ويُباع جلده بثمن مرتفع، وتكثر في مياهه أيضاً الأصداف والمحار بأنواعه المختلفة واللؤلؤ والمرجان والإسفنج[8]، وكذلك يعيش في مياه

---

[1]: سالم–البحر الأحمر–ص18.

[2]: جرجيس–البحر الأحمر ومضايقه–ص16.

[3]: التاجر، علي–الصراع على خيرات الشرق–مجلة العرب–القاهرة 1982–ص14.

[4]: مصطفى، زكي–ثروات البحر الأحمر–مجلة الخليج العربي التي يصدرها مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة– المجلد 16– العدد 3–4–1984– ص 102–104.

[5]: منهل–البحر الأحمر وجزره–ص81.

[6]: القيسي–البحر الأحمر–ص 75–77.

[7]: م.ن–ص79

[8]: م.ن–ص34.

مياه البحر الأحمر العديد من الكائنات الحيوانية والنباتية، كما تنمو الطحالب وينتشر المرجان وهو يعيش متكتلاً على شكل جزر مرجانية أو أشرطة تمتد بموازاة الساحل، حيث تشير المصادر إلى أن هناك (100) نوع من المرجان يعيش في البحر الأحمر[1].

كما أن موقع البحر الأحمر الجغرافي بالنسبة للتجارة العالمية وسواحله والأراضي التي تحاذيه أَكسَبَتْهُ أهمية عسكرية. فالبحر الأحمر ممر بحري طويل وضيّق في آن واحد، فمن ناحية يتحكَّم كُلٍ من قناة السويس ومضيق باب المندب في حركة الملاحة المدنية والعسكرية التي تمر من خلاله، والذي يتحكَّم بمداخله الشمالية والجنوبية، يستطيع أن يتحَكَّم بكل ما يحدث في داخله. وكذلك يتميز البحر الأحمر بكثرة الجزر التي تتناثر في جزئه الجنوبي، وتتمتع هذه الجزر بأهمية عسكرية وستراتيجية متفاوتة، لِتَفاوت تكوينها الطوبغرافي وموقعها الجغرافي ومساحتها ومناخها وعدد سكانها وإمكانياتها. فمثلاً جزيرة بريم تقع في مدخل مضيق باب المندب، وهذا يتيح للقوّة التي تسيطر عليها مراقبة حركة الملاحة، وكذلك القدرة على أعاقتها أو تعطيلها، وأيضاً جزيرتا تيران وصنافير فهما تتحكمان بمضايق تيران، وجزيرة شدوان التي تتحكَّم بمضيق جوبال[2].

كما أن تَوسُّط البحر الأحمر بين البحر الأبيض المتوسط من جهة والمحيط الهندي من جهة أخرى، ودوره في اختزال المسافة، قد أدى إلى أن يكون بمثابة الطريق المثالي لحركة السفن الحربية بين الشرق والغرب للقوى العظمى، وأَن يصبح همزة وصل بين قارات العالم القديم (آسيا وأفريقيا وأوربا)[3].

---

[1]: عبد العليم-البحار والمحيطات-ص256.

[2]: الرمضاني، مازن أسماعي-التنافس والصراع الدولي في البحر الأحمر- مجلة العلوم القانونية والسياسية- جامعة بغداد- مجلد 4-1-2-1985- ص 64-65.

[3]: م.ن.

تجـــارة البحـــر الأحمـــر

امتاز الشرق العربي الإسلامي بعلاقات اقتصادية تاريخية مع الهند والصين في التجارة العالمية، وسواء أكان ذلك الاتصال بحرياً أم برياً لأنّه كان على درجة كبيرة من الأهمية والنشاط. فبلاد الحجاز تُعــد من المناطق الهامة في جزيرة العرب من الناحية الاقتصادية، فقد كان يشقها (شريان رئيس من شرايين التجارة العالمية. تتفرع من شرايين تتجه صوب الشرق والشمال الشرقي، وفي موازاته شريان رئيس آخر ألا وهو طريق البحر الأحمر الموصل إلى الهند)[1]. ولذلك كانت الحجاز جسراً يربط بلاد الشام وحوض البحر الأبيض المتوسط[2] باليمن والحبشة والصومال والسواحل المطلة على المحيط الهندي[3].

وكانت التجارة الهندية والصينية تأتي عن طريقين، طريق الخليج العربي[4]، وطريق يأتي من البحر العربي فالبحر الأحمر ومنها إلى الموانئ المصرية[5].

وبقيت مكة وبقية مدن الحجاز في العصور الإسلامية المختلفة ذات أهمية اقتصادية لها مكانتها التجارية ودورها في المعاملات التجارية. كما كانت ذات اتصال مباشر أحياناً بموانئ الهند والصين عن طريق الخط التجاري البحري عبر البحر الأحمر والخليج العربي[6].

وهكذا تتضح جذور العلاقة التجارية بين الأرض العربية الإسلامية وبين مدن الهند والصين على الأقل منذ القرنين الثالث والرابع للهجرة/التاسع والعاشر للميلاد، والتي أصبحت بغداد قلب العالم الإسلامي ومركزها الحضاري وعاصمة

---

[1]: علي، جواد–تاريخ العرب–ج4–ص161؛ سالم–تاريخ العرب في عصر الجاهلية–دار النهضة العربية–بيروت 1971–ص341.

[2]: وهي الدويلات التي كانت قد نشأت في شمال الجزيرة العربية وعلى حدود بلاد الشام مثل الأنباط والغساسنة وتدمر وكذلك في الشرق دولة المناذرة في الحيرة.العلي، صالح احمد–محاضرات في تاريخ العرب–دار الكتب للطباعة والنشر–جامعة الموصل 1981–ص36.

[3]: سالم–تاريخ العرب–ص341.

[4]: حتي، فيليب–تاريخ سوريا ولبنان–ترجمة: كمال اليازجي–دار الثقافة–بيروت 1959–ج1–ص299.

[5]: العلي–محاضرات–ص36؛ سالم–تاريخ العرب–ص342.

[6]: العلي–م.ن–ص95 ؛ سالم–م.ن–ص359.

دولة الخلافة العباسية وعقدة التجارة الرئيسة بين الصين والهند وأرجاء الدولة العربية الإسلامية[1].

وكان العرب همزة وصل بين أوربا من جهة وآسيا وأفريقيا من جهة أخرى، ففاقَ نشاطهم التجاري نشاط أبناء القوميات الأخرى الذين حاولوا منافستهم في هذا المجال، ونقل العرب التجارة الشرقية عبر الخليج العربي والبحر الأحمر إلى بلدان حوض البحر الأبيض المتوسط لتصل بعد ذلك إلى أسواق أوروبا[2].

بالرغم من اتساع حركة التجارة البحرية في الخليج العربي في العهد العباسي، لم يؤثر في حجم التجارة والنشاط التجاري في البحر الأحمر، بل العكس ظل النشاط يزداد اتساعاً أيام العباسيين بازدياد حجم التجارة بين الموانئ اليمنية والموانئ المصرية، ومما يؤكد هذا أن الرحالة ابن جبير حاول ورفاقه في رحلته من (قوص) على النيل إلى (عيذاب) بساحل البحر الأحمر، أن يحصوا عدد القوافل التجارية الصادرة والواردة فيما بين عيذاب وقوص، فما استطاعوا ذلك خصوصاً القوافل القادمة من عيذاب إلى صعيد مصر (المتحملة لسلع الهند الواصلة إلى اليمن ثم من اليمن الى عيذاب)[3].

لعب العبيديون دوراً مهماً في تجارة البحر الأحمر، وكان هدفهم السيطرة على هذه التجارة ومالها من مردود مادي إذ كان أسطولهم يجوب البحر الأحمر لحراسة السفن التجارية وتطهيره من القراصنة[4]. وكان هدف العبيديين بالنسبة للتجارة هو الاستيلاء على نصيب كبير من التجارة الدولية، ومن ناحية جغرافية تقع مصر في موقع جيد لهذا الغرض، ثم إنها قادرة على الحصول على الإنتاج الأفريقي. وقد

---

[1]: لوبون،غوستاف–حضارة العرب–ترجمة: عادل زعيتر–ط2–دار إحياء الكتب العربية–1948–ص661.

[2]: محمود، صالح رمضان– الصراع البرتغالي في اليمن– مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية– العدد 47– الكويت 1986– ص133.

[3]: ابن جبير، أبو الحسن محمد بن احمد الكتاني الأندلسي (ت614هـ/1217م)–رحلة ابن جبير–دار صادر ودار بيروت للطباعة والنشر–بيروت 1384هـ/1964م–ص54 ؛ شهاب، حسن صالح–فن الملاحة عند العرب–ط1–دار العودة–بيروت 1982– ص44.

[4]: حسن،يوسف فضل–الصراع حول البحر الأحمر منذ اقدم العصور حتى القرن الثامن عشر الميلادي–مجلة الدارة–العدد 3–السنة الثامنة–الرياض 1983–ص111.

بذل العبيديون كل جهد واستخدموا كل الوسائل الممكنة لاجتذاب تجارة المحيط الهندي من الخليج العربي إلى البحر الأحمر.

لقد حقَّق العبيديون أهدافهم في تحويل قسم كبير من التجارة الهندية من منطقة الخليج العربي إلى البحر الأحمر، وهذا أدّى إلى ضعف الكيان الاقتصادي للخلافة العباسية، وساعدت هذه التغييرات ليستمر البحر الأحمر طريقاً رئيسياً للتجارة الشرقية، وقد نتج عن ذلك أن صارت التجارة الشرقية مصدر دخل هام للدولة العبيدية[1].

عادت للبحر الأحمر أهميته التجارية في القرن 5هـ/11م وذلك بسبب تعرض التجارة للخطر في الخليج العربي، وتدهور أحوال الخلافة العباسية السياسية والاقتصادية وفشل نشاطها التجاري، وقد ساءت في ذلك الوقت معاملة السلطات الصينية للتجار العرب، الأمر الذي أدى إلى توقف هؤلاء التجار عن ارتياد موانئ الصين واقتصر نشاطهم التجاري على الهند والبحر الأحمر[2].

أولاً: الواردات عبر البحـــر الأحمـــر من الشرق وشرق افريقيا

1: مصـــر

كانت مصر تستورد مختلف السلع والحاجات، فكانت تأتيها من بلاد الشام الأقمشة والتحف والعقاقير والجواهر وغير ذلك من صنوف المأكل والملبس، وكانت تستورد الأخشاب لندرة الأنواع الصلبة من الخشب في مصر التي كانت تحتاجه في صناعة السفن[3]، كما حملت القوافل الشامية التفاح والكمثرى والسفرجل والزيت والصابون والدبس والفستق والجوز واللوز[4] فحملوا لها الزيت من نابلس، والفواكه من صيدا، والتين والفستق من المعرة[5].

---

[1]: حسن،يوسف فضل–الصراع حول البحر الأحمر–ص112.

[2]: القوصي–سيراف–ص69.

[3]: المسعودي– التنبيه والإشراف– تصحيح: عبد الله إسماعيل الصاوي– دار الصاوي للطباعة والنشر والتأليف– القاهرة 1938– ص19.

[4]: المقريزي–الخطط–ج2–ص93.

[5]: ابن بطوطة–الرحلة–ص ص56–63.

كما حملت السفن العربية من اليمن المنتجات المهمة وخاصة اللبان والعنبر الذي ازدادت أهميته والإقبال عليه في العصر العباسي في الولايات الإسلامية[1]. فقد كانت كثافة إنتاج اليمن من العطور والافاويه والبخور قد لعب دوره في تنشيط الحركة التجارية. إذ أنّ هذه السلع كان لها أهمية كبرى عند الناس وخاصة مصر لاستعمالها في المعابد والأطعمة، وكذلك كان من أكثر المواد والبضائع شهرة في نقلها إلى مصر من مكة هي المر[2] والبخور[3].

والبخور هو سائل أبيض يسيل من أشجار ضخمة عند إحداث شقوق في لحائها، وتقدر جودته بدرجة نقائه وبياضه، ويمكن ان يُميّز الرديء منه بخلطه بلحاء الشجر والتراب[4]، والبخور على أنواع عديدة منها اللادن ويكثر في جنوب أوربا وسواحل آسيا الصغرى، وتعطي شجرته عصارة لونها بني داكن ثم ينقى ويجفف ويستخدم في تعطير جثث الموتى، والنوع الآخر يعرف بالمصطكي الذي يكثر في جنوب الجزيرة العربية ويؤخذ بعد إحداث شقوق في لحاء الشجرة[5]. والنوع الثالث هو اللبان الجاوي وهو أفضل أنواعه، وهو مادة صمغية صمغية طيبة الرائحة يستعمل كبخور، كما يستخدم في تحضير بعض العقاقير الطبية وصناعة العطور[6].

---

[1]: ابن الفقيه، ابو بكر احمد بن محمد(ت360هـ/970م)-مختصر كتاب البلدان-تحقيق: دي غويه-مطبعة بريل-ليدن 1884-ص ص 72-73.

[2]: المر: وهو من السلع الثمينة والغالية في قائمة المنتوجات اليمنية، ويستخرج المر من شجرة لاتنمو اكثر من ستة اقدام،ولها فروع شوكية واوراق صغيرة بيضوية الشكل تتساقط في فصل الخريف.انظر شهاب-اضواء على تاريخ اليمن البحري- بيروت 1977-ص140.

[3]: العلي-محاضرات-ص36.

[4]: فهمي-طرق التجارة-ص232.

[5]: م.ن.

[6] : Miller: The spice trade of the Roman Empire. Oxford, 1964, P.38.

وكان لشجرة اللبان أهمية كبيرة في الحياة التجارية في بلاد العرب الجنوبية، فهي من البضائع الثمينة والمطلوبة[1]، ويشتريه الملوك ورجال الدين والأثرياء، إذ يستعمل في الشعائر الدينية عند تقديم القرابين والنذور والاحتفالات العامة وتعطير الجو، وفي المراسيم الجنائزية عندما كانت العادة تقضي بحرق جثث الموتى بدل دفنها، لذلك يحرق اللبان من أجل القضاء على الروائح الكريهة المنبعثة منها من جهة، ولاسترضاء الآلهة من جهة أخرى، فقد كانت الجثة تحاط بكميات كبيرة من البخور وتحرق معها[2].

وأشهر المناطق التي يجلب منها اللبان هي سومطرة وجاوة[3]، وكذلك من الصين[4]، ومن موطنه الأصلي اليمن وخاصة ظفار فقد كان أحد السلع الرئيسة في في تجارة اليمن[5].

وكان لليمن دور هام في التجارة، فقد احتلَّت موقعاً ستراتيجياً هاماً على الطريق التجاري القديم بإشرافها على البحر الأحمر من الغرب، وبحر الهند من جهة الجنوب، والخليج العربي من جهة الشرق، فقد كانت همزة وصل بين مناطق العالم القديم في مجال التجارة. وكانت عدن مركزاً تجارياً هاماً بين بلاد العرب وأفريقيا، ونقطة ارتكاز بين الهند والصين ومصر[6].

كما حمل تجار العراق إلى مصر الثياب العَتابية، وهي ثياب مصنوعة من الحرير والقطن[7]، والتستري وهو نوع من الحرير ينسب إلى تستر أشهر مدن

---

[1]: بافقية،محمد عبد القادر–تاريخ اليمن القديم–المؤسسة العربية للدراسات والنشر–بيروت 1973–ص ص49–50.

[2]: زكار، سهيل–تاريخ العرب والإسلام–دار الفكر–بيروت لات–ص25.

[3]: فهمي–طرق التجارة–ص233.

[4]: Chaugu –Kua, On the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth centuries, Translates from the Chinese and Annotated by Friedrich Hirth and W.W Rochill. Second Edition, Amsterdam oriental press 1966.p.195.

[5]: موللر،ولتر–طريق اللبان القديم–ترجمة: يوسف محمد عبد الله–نشر ضمن كتابه اوراق(صنعاء)–1985–ج2–ص41.

[6]: الزيلعي، احمد عمر–مكة وعلاقاتها الخارجية من (301–487هـ)–مطابع جامعة الرياض–1981– ص 187–198.

[7]: المقدسي–أحسن التقاسيم–ص323.

خوزستان[1]، وبلغ اهتمام الحكومة العبيدية بأمر تجار العراق[2] الذين يفدون إليها بأن أنشأت وكالة خاصة لمبيتهم هم وتجار الشام[3].

كما نقل التجار المصريون بأنفسهم من الهند كميات كبيرة من التوابل إلى موانئ الإسكندرية والتي تُعــد من أهم ما تنتجه أرض الهند بكميات ضخمة، لا سيما في سواحل مليبار ومنها:-

أ: الفلفــل

كان الفلفل أكثر التوابل طلباً[4]، فقد كانت الرغبة في الحصول عليه أكثر من أي تابل آخر[5]، استعمله العرب قديماً[6]، وكان يجلب إلى الدولة العربية الإسلامية[7]، وتعددت المناطق التي يحمل منها الفلفل، حيث يحمله التجار من أقصى المشرق إلى أقصى المغرب[8]، والهند من البلاد المنتجة له[9]، ومن بلاد المليبار وهي بلاد الفلفل في الهند[10]، وكان يُستورد بكثرة من منطقة ملي وسندان[11]، إذ كانت مصر من البلدان التي تستورده بكثرة من الهند[12].

والفلفل نبات متسلق تغمره المياه باستمرار[13]، وله ساق أشبه بساق شجرة

---

[1]: الحموي-معجم البلدان-ج2-ص31.

[2]: الدوري، عبد العزيز-تاريخ العراق الاقتصادي-بغداد 1948-ص155.

[3]: المقريزي-الخطط-ج1-ص451.

[4]: عثمان،شوقي عبد القوي-تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية-المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب-الكويت 1990-ص215.

[5]: فهمي-طرق التجارة-ص197.

[6]: المباركيوري، أبو المعالي اطهر الهندي-العرب والهند في عصر الرسالة-ترجمة: عبد العزيز عزت-الهيئة المصرية العامة-1973-ص38.

[7]: يوسف،يوسف محمد-علاقات العرب التجارية بالهند منذ اقدم العصور إلى القرن 4هــ-مجلة كلية الآداب-مجلد 15-القاهرة 1953-ج1-ص29.

[8]: القزويني، زكريا بن محمد بن محمود(ت682هــ/1186م)-آثار البلاد وأخبار العباد-دار صادر-بيروت 1960-ص123.

[9]: -الثعالبي، أبو منصور عبد الملك بن محمد بن إسماعيل(ت429هــ/1037م)-لطائف المعارف-تحقيق: إبراهيم الأبياري وحسن كامل الصيرفي-دار إحياء الكتب العربية-القاهرة 1960-ص534.

[10]: الحموي-معجم البلدان-ج1-ص506.

[11]: ابن خرداذبة-المسالك والممالك-ص 62-71.

[12]: سرور-دولة بني قلاوون في مصر-دار الفكر-القاهرة 1947-ص207.

[13]: عثمان-تجارة المحيط الهندي-ص216.

العريش[1] وورقه كورق نبات اللبلاب[2]، ويجنى إذا بلغ، والفلفل الأبيض منه هو ما ما جنى منه في أول بلوغه[3]، وما تأخر عنه بعد ذلك كان فلفلاً أسود[4].

وقد وصفه ابن بطوطة[5] بقوله: ((شجيرات الفلفل شبيهة بدوالي العنب يزرع إزاء النارجيل وأوراقه تشبه أذان الخيل بعضها شبيه أوراق العليق[6] ويثمر عناقيد صغار، وإذا كان أوان الخريف قطعوه وفرشوه على الحصر في الشمس، كما يصنع بالعنب، ولا يزالون يقلّبونه حتى يستحكم يبسه ثم يبيعونه)).

وأصبحت للفلفل قوة شرائية عالية، لندرته وارتفاع ثمنه وذلك لإقبال الأوربيين عليه[7]، وكانت أوربا أحياناً تتعامل به في دفع عشور الكنيسة[8]، كما أن العبيد يشترون حريتهم بأحمال من الفلفل[9]، وقد يفرض جزية على اليهود[10].

والفلفل ثلاثة أنواع: الطويل وهو غير ناضج، والأبيض الذي لم تصهره الشمس ويدخل في صناعة الأدوية، والأسود الناضج (الكبابة) وهو يباع بعد تحميصه بأسعار زهيدة، وهو أحسنها وهو حريف المذاق ذو رائحة طيبة ويشترط وجود الماء بكثرة في جذوره[11].

---

[1]: شجرة العريش: (ماعُرش للكَرْم) من عيدان تُجعل علىهيئة السقف، فتجعل عليها قضبان الكرم.(خيمة من خشب وثمام) وأحياناً تسوى من جريد النخل ويطرح فوقها الثمام.الزبيدي، محمد مرتضى(ت 1205هـ/1790م)-تاج العروس من جواهر القاموس-دار مكتبة الحياة-بيروت لات-ج17-ص256.

[2]: فهمي-طرق التجارة-ص197.

[3]: الإدريسي-وصف الهند وما يجاورها من البلاد-تصحيح: مقبول أحمد-نشر الجامعة الإسلامية-الهند 1954-ص53.

[4]: شيخ الربوة، شمس الدين أبي عبد الله محمد أبي طالب الأنصاري الدمشقي(ت727هـ/1326م)-نخبة الدهر في عجائب البر والبحر-طبعة ليبزك 1923-اوفسيت مكتبة المثنى-بغداد لات-ص99.

[5]: الرحلة-ص112.

[6]: العليق: نبات يتعلق بالشجر يشبه الورد إلا أنه أطول عوداً وشوكاً وثمره كالتوت والجبلي منه سبط قليل الشوك وثمره شديد الحمرة. الغساني، الملك المظفر يوسف بن عمر بن علي بن رسول(ت694هـ/1294م)-المعتمد في الأدوية المفردة-تصحيح: مصطفى السقا-ط3-دار المعرفة للطباعة والنشر-بيروت-لبنان 1395هـ/1975م-ص332 ؛ البستاني-محيط المحيط-ص183.

[7]: عثمان-تجارة المحيط الهندي-ص215.

[8]: فهمي-طرق التجارة-ص199.

[9]: عثمان-تجارة-ص216 ؛ فهمي-طرق التجارة-ص199.

[10]: فهمي-م.ن.

[11]: م.ن-ص197.

وشجرة الفلفل تثمر ثلاث مرات عادة في السنة وتظهر زهوره في شهر آذار ولا تقطع إلا في شهر حزيران[1]. ولكثرة الطلب عليه واستعماله الواسع بين الناس قام التجار العرب باستيراده للحصول على الأرباح الطائلة من تجارته[2].

ب: القرنفـــل

وهو من التوابل المطلوبة في الأسواق، موطنه الأصلي هو الهند والشرق الأقصى وإندونيسيا[3]، ويزرع في منطقة تسمى وادي القرنفل في الهند، وقد نشطت نشطت الدولة العربية الإسلامية في تجارة القرنفل[4]، وذلك لفائدته العلاجية، فهو يستعمل لعلاج المعدة والقلب والكبد ويشفي من الصداع، إلى جانب فوائده في تتبيل اللحوم[5] واستخدم لتطييب النكهة[6]. والقرنفل عبارة عن البراعم المقفلة لأزهار شجرة القرنفل وهي دائمة الخضرة وبعد جمعها تُعرّض للشمس لتجف، وتنمو على شكل نبتة صغيرة في تلول جاوة الغربية، إما في جاوة الشرقية فتزداد ارتفاعاً و كثافة[7].

ويصف لنا اليعقوبي[8] القرنفل بقوله ((القرنفل جنس واحد، أفضله وأجوده الزهر اليابس الجاف الحريف الطعم الحلو الرائحة، وله بالمواضع التي بها روائح زكيه ساطعة الطيب، حتى أنهم يسمون أماكن القرنفل ريح الجنة لذكاء رائحته)).

ولا يجلب إلى الأسواق العربية منه إلاَّ العيدان التي يسمُّونها ((نور القرنفل)) أو قرفة القرنفل التي تعدّ أفضل الافاويه الحارة وأطيبها رائحة[9]، ويستعمل لعلاج بعض الأمراض[10]. ويمزج القرنفل مع الأطعمة مما يساعد على حفظها مدة

[1]: فهمي–طرق التجارة–ص199.

[2]: ابن خرداذبة–المسالك والممالك–ص65.

[3]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص217.

[4]: فهمي–طرق التجارة–ص203.

[5]: هاو، سونيا– في طلب التوابل– ترجمة: محمد عزيز رفعت– مراجعة: د.محمود النحاس– مكتب نهضة مصر – الفجالة– القاهرة 1957–ص20.

[6]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص217.

[7] :Chaugu, P.192.

[8]: البلدان–ص121.

[9]: ابن بطوطة–الرحلة–ص156.

[10]: الثعالبي–ثمار القلوب في المضاف والمنسوب–تحقيق: محمد أبو الفضل–دار نهضة مصر–القاهرة 1965م–ص533.

أطول، وقد اشتهرت ملقا وجاوة، إضافة إلى سيلان والهند بزراعته، وهو أغلى ثمناً من الفلفل وأكثر ثراءً للتجار[1].

وكان التجار أحياناً يشترون القرنفل مقايضة بسلع كانوا يحملونها معهم وخاصة في جزيرة جاوة وما جاورها من الجزر التي يتوفر فيها القرنفل بكميات تجارية[2]. وكان التجار يحملون القرنفل إلى مصر والحبشة من اليمن والهند عبر البحر الأحمر[3].

ج: الكافــور

الكافور صمغ شجرة إسفنجية عظيمة[4]، وهو سائل شفاف غير مقطر[5]، يحصلون عليه بإحداث شقّ في الشجرة فيسيل السائل في أواني، وقد يحصلون عليه من قلب الشجرة نفسها، وأفضل أنواع الكافور ما يرد من سومطرة والصين[6] وفي الصين كان يُحْصَل عليه عن طريق التقطير[7]، وهو من النباتات التي استخدمت في صناعة العقاقير الطبية، فقد كان يُصنَع من عروقه دواء لعلاج سم الأفاعي[8]، كما أن الهند كانت تستخدم كميات كبيرة منه في تحنيط الجثث وتعطير المعابد[9]، كما استعمله أهل سومطرة بصفة رئيسة في الاحتفالات الدينية وعند مراسم دفن

---

[1]: الزهري، أبو عبد الله محمد بن أبي بكر(ت550هــ/1155م)-الجغرافيا-تحقيق: محمد حاج صادق-المعهد الفرنسي للدراسات العربية-دمشق 1968-ص20.

[2]: مجهول-(أُلف في 873هــ/1468م)-مخطوط عجائب البلدان والجبال والأشجار-مكتبة الدراسات العليا-برقم14-ص181.

[3]: المقريزي-الخطط-ج1-ص201.

[4]: شيخ الربوة-نخبة الدهر-ص103.

[5] : Miller: The spice, P.40.

[6]: فهمي-طرق التجارة-ص212.

[7] : Miller: The spice, P.43.

[8]: ابن الوردي،سراج الدين أبي حفص عمر(ت749هــ/1348م)-خريدة العجائب وفريدة الغرائب-ط2-مطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده-مصر لات-ص82.

[9]: فهمي-طرق التجارة-ص213.

الموتى[1]. ويُشتَرط في الكافور أن يكون أبيض نظيفاً غليظ القوام[2]، ومصدره أيضاً أيضاً جزر الأرخبيل الإندونيسي[3].

ومن أجود أنواع الكافور هو (الفنصوري)[4]، نسبةً إلى فنصور وهي (سومطرة)[5]، (سومطرة)[5]، وكان يُستورَدْ من جزر الهند الصينية كجزيرة الرامي[6]، وكذلك من من سيلان وبلاد الهند[7]، وهناك نوع آخر يُعْرَف باسم الرياحي الأبيض[8]، الذي كان يُجْلَب من بورينو وسومطرة ومنها انتقل إلى الهند[9]. وقد كَثُرَ استعماله في شرق أفريقيا[10].

وقد ذُكِرَ في القرآن الكريم: ((إِنَّ الأَبْرَارَ يَشْرَبُونَ مِنْ كَأْسٍ كَانَ مِزَاجُهَا كَافُوراً))[11] وفي ذلك دلالة على معرفة العرب به.

وهناك نوعان من الكافور، أحدهما: الكافور المحلي الأصيل، والآخر: الكافور المُقَلَّدْ الذي يُباع في الدكاكين مستورداً من الصين واليابان، كانا يُباعان في أسواق سومطرة[12] .

---

[1]: Miller: The spice, P.41

[2]: ماركوبولو (ت692هـ/1292م)-رحلات ماركوبولو-ترجمها إلى العربية:عبد العزيز جاويد-الهيئة المصرية-القاهرة 1977-ص290.

[3]: ابن خرداذبة-المسالك والممالك-ص65.

[4]: السيرافي،أبو زيد الحسن بن يزيد(ت227هـ/841م)-رحلة السيرافي إلى الهند والصين-نشرها:علي البصري-طبع دار منشورات البصري(دار الحديث)-بغداد 1961-ص31 ؛ القلقشندي-صبح الأعشى-ج5-ص81.

[5]: السامر، فيصل- الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى- ط1- دار الشؤون الثقافية-بغداد 1986-ص20.

[6]: الإدريسي-وصف بلاد الهند-ص15.

[7]: ابن خرداذبة-المسالك والممالك-ص65.

[8]: فهمي-طرق التجارة-ص212.

[9]: السيرافي-رحلة السيرافي-ص78.

[10]: النويري، شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب(ت732هـ/1331م)-نهاية الأرب في فنون الأدب-المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والنشر-القاهرة لات-ج12-ص292.

[11]: سورة الدهر-الآية 5.

[12]: ماركوبولو-رحلات ماركوبولو-ص281.

ويصف شيخ الربوة[1] كيفية جمع الكافور بقوله: ((أنهم يقصدون شجرة في وقت معلوم من السنة فيحفرون حولها حفرة ويجعلون فيها إناءً كبيراً، ثم إن الرجل منهم يقبل وبيده فأس ويكون قد تلثَّم وسدَّ أنفه ومكن الإناء، من أصل الشجرة ثم يضرب الشجرة بالفأس بحيث يجري ما يخرج منها في ذلك الإناء ويطرح الفأس من يده ويهرب، لَئِلاّ يفور في وجهه ما يخرج من الكافور فيقتله، فإذا برد الماء الذي يخرج من الشجرة في ذلك الإناء الموضوع جعلوه في أوعية وعمدوا إلى الشجرة التي استخرجوا ماءها فقطعوها وتركوها حتى تجف، ثم يقطعونها ويشققونها ويستخرجون ما يجدون بين لحائها وخشبها من صمغ)).

د: القرفـــــة (الدارصيني)

وهي لحاء شجرة القرفة والمعروف بأسم (الدارصيني)[2]، وتُعْرَف بــ(خشب الصين)، لأن مصدرها الأصلي جنوب الصين، لذلك سُميَّتْ بــ(الدارصيني)[3]، وعُرِفَت في أوربا بأسم ((أوراق الهند))[4]، وشجرة القرفة تشبه شجرة الصفصاف، الصفصاف، ولكنها تنمو أفقياً، لا عمودياً، وتفوقها أرتفاعاً، ويكون لحاء الساق سميكاً، وأوراقها أكبر من شجرة الغار، وثمرتها مثل ثمرة حبة الغار، ويستخرج منها زيت يستخدمه الهنود مرهما للجروح والحروق، أما إذا تجردت الشجرة من اللحاء والثمرة أستُخدِمَت كوقود[5].

وقد حمل التجار العرب القرفة منذ القرن الثاني للهجرة / الثامن للميلاد، ونقلوها الى أوربا، وخاصة فرنسا، فقد كانت تُقَدَّم للملوك والأمراء كهدايا مع العطور والبخور[6].

1: نخبة الدهر –ص104.

2: ابن البيطار،ضياء الدين عبد الله بن احمد الأندلسي(ت646هــ/1248م)–الجامع لمفردات الأدوية والأغذية–بولاق–القاهرة 1874م–ج2–ص83.

3: الرازي، جمال الدين أبي بكر –مفيد العلوم ومبيد الهموم–ط1–المطبعة العلمية–القاهرة 1310هــ–ص44.

4: فهمي–طرق التجارة–ص202.

5: م . ن. ص203

6: فهمي–طرق التجارة–ص201.

وقد استعملت القرفة في صناعة العقاقير الطبية[1]، إضافة إلى استعمالها في الأطعمة لما تمتاز به من رائحة زكية[2]، كما تؤخَذ على شكل قشور وتستخدم مطحونة في حفظ الأطعمة[3]. كما توجد القرفة في أوكار الطيور ولاسيّما في أوكار السّمندل الذي كان يبني عشه من أغصان شجرة القرفة والكندر[4] والمر[5].

ومن أشهر بلدان المشرق التي استورد التجار العرب القرفة منها إلى شرق أفريقيا هي الصين والهند[6]. وهو من المواد الثمينة، التي تنبت بصورة خاصة في جزيرة سيلان[7].

هـ: الجـوزبـوا

وتسمى جوز الطيب، وهي من التوابل المعروفة في التجارة مع بلدان المشرق منذ القدم[8]، والجوزبوا من البهارات التي تشتهر بها جزائر ملوك، ويُعتقَد أن هذه الجوزة انتقلت منها إلى الملايو وسيلان والهند[9]، وهذه الثمرة مستديرة أو بيضاوية، في أول أمرها خضراء، ثم تتحوّل إلى اللون الأصفر في مرحلة النضوج، تكسوها طبقة جلدية جافة تنفلق من رأسها إلى شقين، فتظهر من خلالها

---

[1]: الدمشقي، أبو الفضل جعفر بن علي(570هـ/1174م)–الإشارة إلى محاسن التجارة–تحقيق: البشري الشوربجي–ط1–نشر مكتبة الكليات الأزهرية–مصر 1977–ص23 ؛ ابن البيطار–الجامع لمفردات الأدوية–ص83.

[2]: الدمشقي–م.ن.

[3]: الرازي–مفيد العلوم–ص44.

[4]: الكندر: هو اللبان باللغة العربية وتوجد في اليمن. شجرته قدر ذراعين، ولها ورق وثمر كورق الآس، وثمره مر الطعم، ويعالج بعض الأمراض فهو يدمل الجراحات الطرية، ويقوي الذهن ويقطع الرعاف. الغساني–المعتمد–ص434.

[5]: هاو–في طلب التوابل–ص20.

[6]: ابن خرداذبة–المسالك والممالك–ص70.

[7]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص238.

[8]: الثعالبي–لطائف–ص215.

[9]: ابن الفقيه–مختصر–ص16.

بذرة الطيب وهي لب ذو لون يميل إلى البياض[1]، وتُعرَف في بلاد العرب بثمر شجرة القرنفل[2].

كما استوردت مصر من الهند مواد الزينة، إضافة إلى الروائح الأخرى[3] ومنها:

العنبــر

وهو مادة تتكون في أمعاء نوع من الحيتان الكبيرة التي تعيش في البحار الاستوائية على الأغلب[4]،

وهو على شكل قطع من مادة صلبة ذات لون رمادي تشبه الشمع لها رائحة زكية عطرة إذا ما احترقت[5].

ويقول المسعودي: ((إن الأمواج تقذفه على الشاطئ، ويركب أهل الشجر نجباً تعرف بـــ(النجب المهرية) تركب في الليالي القمرية ويسيرون بها على سواحلهم، فإذا رأت النجب العنبر بركت فوقه فيتناوله الراكب))[6].

وروى القزويني[7]: ((إن العنبر ينبت في قعر البحر كما ينبت القطن في الأرض، الأرض، فإذا اشتدَّ اضطراب البحر، قذفه البحر فلذلك يُرى قطعاً، وربما أكل منه السمك الكبير فيموت ويطفو على الماء، فإذا اجتاز به أصحاب المراكب جذبوه بالكلاليب والحبال إلى الساحل وأخذوا العنبر من بطنه)).

إن العنبر بأنواعه المختلفة[8] كان يُستورَد من الهند[9] وجزر المحيط الهندي إلى مصر والحبشة[10].

---

[1]: الإندونيسي، قهر الدين يونس–هذه هي إندونيسيا–مطبعة الشبكش–مصر 1947–ص196.

[2]: ابن بطوطة–الرحلة–ص156.

[3]: الدمشقي–الإشارة–ص41.

[4]: فوزي، حسين–حديث السندباد القديم–دار الطليعة–بيروت 1977–ص157.

[5]: فهمي–طرق التجارة–ص229.

[6]: مروج الذهب–ج1–ص71.

[7]: عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات–ط3–مطبعة البابي الحلبي–1956–ص76.

[8]: الجاحظ، أبو عثمان عمرو بن بحر(ت255هـ/868م)–التبصر بالتجارة–تحقيق: حسن حسني عبد الوهاب– القاهرة 1966– ص24.

[9]: النويري–نهاية الأرب–ج12–ص20.

[10]: السامر–الأصول–ص19.

وكان الخليفة هارون الرشيد كثير العناية بالمسألة عن العنبر واستيراده[1]. ويصل ويصل العنبر إلى أوربا عن طريقين: أحدهما البحر الأحمر من المحيط الهندي ومركزه في عدن وجدة، والثاني الخليج العربي[2].

ويستخدم العنبر في الطب كوسيلة للعلاج، إذ أنه عطر الرائحة مقَوٍّ للقلب، كما تصنع منه العقود والسبح والأزرار والتماثيل[3]. والعنبر عند العرب على نوعين: جيد ورديء، وتقاس درجة الجودة والرداءة بالنسبة لجزء الجسم الذي وجد فيه العنبر في الحيوانات البحرية، حيث يؤكد سكان جزر المالديف واللاكديف[4] من مجموعة جزر اندمان ونيكوبار، أن العنبر هو إفراز طائر ضخم، وأن رائحته ترجع لنوع الأعشاب التي يلتهمها هذا الطائر، ويظل جزء منه في هذه الجزر وهو الجزء الأفضل، والباقي تحمله الرياح والأمواج إلى الشواطئ الأخرى[5].

وللعنبر أنواع عديدة، يجلبه التجار من مناطق إنتاجه، وأفضلها وأحسنها العنبر الشحري من جنوب الجزيرة العربية[6]، إضافة إلى العنبر الزنجي، ويُجْلَب من جزر ساحل أفريقيا الشرقي كالصومال[7]، إضافة إلى العنبر الهندي الذي يُجْلَب من من سواحل الهند إلى قرب عُمان، فيشتريه أصحاب المراكب، ومنها يُحمَل إلى البصرة وغيرها من المدن العربية[8]، ويُجلَب من جزيرة سومطرة أيضاً[9].

المســـــك

---

[1]: المسعودي–أخبار الزمان ومن أباده الحدثان–مطبعة عبدالحميد أحمد–مصر1938–ص45.

[2]: فهمي–طرق التجارة–ص230.

[3]: م.ن–ص231.

[4]: جزر المالديف واللاكديف: في الجانب الغربي لجزيرة سرنديب (سيلان) ويرسو بها التجار أثناء ذهابهم إلى شرق المحيط الهندي أو عند عودتهم. انظر عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص193.

[5]: فهمي–طرق التجارة–ص229.

[6]: اليعقوبي–البلدان–ص366؛الأزدي،محمد بن احمد أبي المطر–حكاية أبي القاسم البغدادي–مكتبة المثنى–بغداد1965–ص53.

[7]: المسعودي–مروج الذهب–ج1–ص170.

[8]: النويري–نهاية الأرب–ج12–ص19.

[9]: ابن المجاور–(تاريخ المستبصر)–ص266.

وهو من العطور الزكية الرائحة، وهو إنتاج حيواني يُؤخذ من الحيوان المعروف بأسم (قط الزباد)[1]، ويوجد في بطن هذا الحيوان عند سُرَّته، فإذا ما حكَّها في الحجر انفجرت وأفرغت ما بها، ويخرج التجار لجمعه، حيث يستدلون عليه من رائحته الزكية[2].

ويزعم النويري[3]: ((إن الغزلان تذبح وتؤخذ سررها فيجتمع دم عدة سرر ويصب فيها الرصاص وتخيط بالخوص وتعلَّق أربعين يوماً أو أكثر إلى أن تجف وتشتد رائحتها)).

والمسك من أغلى العطور ثمناً، لذلك ظلَّ تداوله مقتصراً على طبقة الأثرياء والمترفين[4]، وقد عرف العرب المسك قديماً، وكثر استعماله بعد ظهور الإسلام مِن قِبَل المسلمين، وذلك لأن الرسول (صلى الله عليه وسلم) والصحابة كانوا يستعملونه[5]، فقد كان الرسول (صلى الله عليه وسلم) يتطيب بالمسك[6]، وقال الخليفة عمر بن الخطاب (رض): ((لو كنت تاجراً ما اخترت على العطر فإن فاتني ربحه لم يفتني ريحه))[7].

والمسك على أنواع عديدة، وأحسن أنواعه هو المسك (التبتي)[8] الذي كان يجلب من التبت[9]، والمسك الصيني[10] الذي كان يجلب من الصين[11]، ومسك التبت يُفضَّل

---

[1]: قط الزباد: هذا الحيوان نوع من الظباء ويعيش في التبت والصين ويرعى الحشائش وله نابان معقوفان كأنياب الفيل.فهمي-طرق التجارة-ص227.

[2]: فهمي-م.ن-ص228.

[3]: نهاية الأرب-ج12-ص3.

[4]: هاو-في طلب التوابل-ص202.

[5]: الترمذي، أبوعيسى محمد بن عيسى بن سوره(ت279هـ/892م)-السنن-تحقيق:عبد الرحمن محمد عثمان-ط2-دار الفكر 1394هـ/1974م-ج4-ص195.

[6]: أبو داود، سليمان بن الأشعث بن اسحق الأزدي السجستاني(ت275هـ/888م)-السنن-ط1-مكتبة ومطبعة البابي الحلبي-مصر1952-ج1-ص405؛ الابشيهي، شهاب الدين محمد بن احمد أبي الفتح(ت850هـ/1446م)-المستطرف من كل فن مستظرف-نشر عبد الحميد أحمد حنفي-مصر-ج2-ص28.

[7]: الابشيهي-م.ن.

[8]: السيرافي-رحلة السيرافي-ص91.

[9]: الدوري-مقدمة في التاريخ الاقتصادي العربي-ط1-دار الطليعة للطباعة والنشر-بيروت1969-ص69.

[10]: الأزدي-حكاية- ص-ص36.

[11]: اليعقوبي- البلدان-ص365؛ النويري--نهاية-ج12-ص12.

يُفضّل على مسك الصين وذلك لغنى مرعى التبت[1]، ولغش المسك الصيني وخلطه وخلطه مع مواد أخرى[2]، إضافة إلى المسك الهندي الذي يحمل من التبت إلى الهند ومنها إلى الديبل[3]، وإذا قرب من ميناء الابلة ارتفعت رائحته، فلا يستطيع التجار أن يستروه من العشارين، فإذا خرج من المركب تصبح رائحته جيدة وتذهب عنه رائحة البحر[4]، ويعرف هذا المسك بـــ (الداريني) نسبة إلى ميناء دارين بالبحرين

حيث تفرغ حمولته[5] في الخليج العربي بعد أن يمر أولاً بتركستان[6]. واستورد التجار العرب المسك من بلاد الهند، فضلاً عن الصين والتبت[7].

العــــود

وهو شجرة مثل شجرة البلوط، ولكنها تمتاز بقشرها الرقيق، وعروقها طويلة وفيها الرائحة العطرة، وأما عيدانها فلا عطرية فيها[8]، ويستخدم كعطر وبخور، والعود الرطب منه يستعمل دواء[9]، كما أهتم الخلفاء العباسيون بالعود وشجعوا التجار العرب على استيراده منذ عهد الخليفة أبي جعفر المنصور، مما يدل على أنه لم يكن معروفاً قبل العصر العباسي، إذ أنه عرف في ذلك العصر وكثر استخدامه[10]، فقد روى النويري[1]: ((دخل الحسين بن برمك يوماً على المنصور

---

[1]: فهمي–طرق التجارة–ص228.

[2]: المسعودي–مروج الذهب–ج1–ص179؛الجاحظ–التبصر بالتجارة–ص17؛ حوراني–العرب والملاحة–ص218.

[3]: السامر–الأصول–ص20.

[4]: اليعقوبي–البلدان–ص365؛ النويري–نهاية الأرب–ج12–ص ص11–12.

[5]: العلي–التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة–ط2–دار الطليعة للطباعة والنشر–بيروت1969–ص231.

[6]: فهمي–طرق التجارة–ص228.

[7]: المروزي، شرف الزمان بن طاهر–أبواب في الصين والهند والترك–لندن1942–ص37.

[8]: ابن بطوطة–الرحلة–ص411.

[9]: الدمشقي–الإشارة–ص20.

[10]: النويري–نهاية الأرب–ج12–ص29.

وهو يتبخر بالعود القماري، فأعلمه أن عنده ما هو أطيب منه رائحة، وأنه حمله معه من الهند، فأمر المنصور بحمل ما عنده منه، فحمله إليه، وأمر أن يكتب إلى الهند في حمل الكثير منه)).

ومن أنواعه (العود الهندي) وهو أحسن أنواعه، يجلبه التجار من الهند وجزر الهند الشرقية (إندونيسيا)[2]، و(العود القامروني) يجلب من الهند وهو من أنواعه الفاخرة وأغلاها ثمناً[3]، وهناك نوع من العود يسمى بـــ(العود القاقلي يجلب من جزيرة بورينو بأندونيسيا وهو من النوع الجيد[4]. وقد استورده المصريون اعتقاداً منهم بأنه يطرد الأرواح الشريرة، حيث كان يستخدمه السدنة في المعابد للتقرب من الآلهة[5].

كذلك استوردت مصر أنواعاً جيدة من الأخشاب منها[6]:-

خشب الســــاج

من أحسن الأنواع وأجودها، من حيث المتانة، ومقاومته للحرارة والرطوبة[7]، فهو لا يتقلص ولا يتغير شكله، ويزيده الحرُّ متانة[8]، وهو من الأخشاب الرئيسة اللازمة لصناعة السفن[9]، كما أستخدم لبناء البيوت[10]، وكان يجلب من الهند[11]، وقد استعمله أهل سيراف لبناء البيوت ذات الطوابق المتعددة وذلك بسبب ثرائهم[12]، كما استعملته مصر في صناعة السفن لندرة الأنواع الصلبة من الخشب فيها[13].

---

[1]: م.ن

[2]: ابن خرداذبة-المسالك والممالك-ص68.

[3]: السيرافي-رحلة السيرافي-ص100.

[4]: النويري-نهاية الأرب-ج12جص30.

[5]: الدمشقي-الإشارة-ص38.

[6]: حوراني-العرب والملاحة-ص244.

[7]: السامر-الأصول-ص17.

[8]: فهمي-طرق التجارة-ص249.

[9]: عثمان-تجارة المحيط الهندي-ص230.

[10]: ابن رستة، أبي علي احمد بن عمر(ت 290هــ/902م)-الاعلاق النفيسة-مطبعة بريل-ليدن 1891-ص299

[11]: م.ن-ص134.

[12]: الاصطخري-المسالك والممالك-ص78.

[13]: كاشف، سيدة إسماعيل-مصر في فجر الإسلام من الفتح حتى قيام الدولة الطولونية-دار الفكر-القاهرة 1947-ص474.

يؤكد ماركو بولو في رحلاته: إن أهل الملايو كانوا يستعملونه في هذه الصناعة أي صناعة السفن[1]. فقد كانوا (يصنعون من خشب الساج الذي يغلظ ويطول مراكب قطعه واحدة)[2]. تتسع لمئة وخمسين راكباً[3].

وقد وصف المسعودي[4]، شجرة الساج بأنها شجرة كبيرة أكبر من النخل ومن شجر الجوز. وأشار ابن سعيد[5]، إلى كثرة شجر الساج في أودية مدينة قندبيل[6]

خشب النارجـــيل

وهو من الأخشاب الجيدة[7]، وقد استورده العرب من منابته في جزيرة سومطرة[8]، فهو عندهم كالنخيل في بلادنا ولكن بدون تمر، ويسميه العرب (الجوز (الجوز الهندي)[9]. وخشب النارجيل كان يستعمل في بناء السفن، فقد قصد العرب ولاسيّما أهل عُمان، جزائر الهند الشرقية ليحصلوا عليه ويعملوا منه حبالاً[10]، فمن قشرة النار جيل يفتلون منه أمراساً يخيطون بها المراكب[11]. وثمره يعد غذاءً رئيسياً، يدخل في معظم وجبات الطعام[12] ويصنعون منه شراب النارجيل[13]، ويصنعون من لبه خبزاً طعمه كالشعير[14].

---

[1]: رحلات ماركوبولو–ص296.

[2]: شيخ الربوة–نخبة الدهر–ص157.

[3]: الثعالبي–خريدة العجائب–ص60.

[4]: مروج الذهب–ج2–ص9.

[5]: الجغرافيا–ص119.

[6]: قندبيل: هي مدينة بالسند وهي قصبة لولاية يقال لها النُدهة. البكري–معجم–ج3–ص1097 ؛ الحموي–معجم البلدان–ج4–ص402؛ ابن عبد الحق، صفي الدين عبد المؤمن البغدادي(ت739هـ–1338م)–مراصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع–تحقيق: علي محمد البجاوي–ط1–بيروت 1955–ج3–ص1125.

[7]: السيرافي–رحلة السيرافي–ص100.

[8]: ابن الفقيه–مختصر–ص10.

[9]: حوراني–العرب والملاحة–ص246.

[10]: السيرافي–رحلة السيرافي–ص100.

[11]: ابن جبير–رحلة ابن جبير–ص47.

[12]: السيرافي–رحلة السيرافي–ص36.

[13]: المروزي–أخبار الهند والصين–ص10.

[14]: ماركوبولو–رحلات ماركوبولو–ص107.

وتصنع من قشرة جوز الهند أنواع المغارف والملاعق، كما أن ثمره المجفف مادَّة أولية في استخراج أنواع الزيوت والصابون[1].

خشب الصـــندل

وهو من الأخشاب المتعددة الأنواع والألوان[2]، فهو على ثلاثة أنواع، الأحمر، والأبيض، والليموني[3]، وهو يحتوي على عطر طبيعي نفاذ[4]، لذلك فهو مفضل عند عند البلاد التي تحرق جثث موتاها[5]، وقد استورده العرب من جزر المحيط الهندي، ومن سومطرة وملقا والهند الصينية[6]، وكانت سوقه رائجة[7]، فقد اتخذه الأغنياء لصنع مختلف الحاجيات البيتية الثمينة[8].

وأنواع خشب الصندل الثلاثة من أصل واحد، فقد كان الأوربيون يفضلون النوع الأحمر، في حين كان الشرقيين يفضلون النوع الليموني[9].

خشب الابنـــوس

وهو من أنواع الأخشاب الفخمة[10]، فقد استعمل في صناعات كثيرة[11]، منها صناعة التحف والأثاث الفخم[12]، وكان يرد من الهند أنواع ما بين الأبيض والياقوتي، ولكن الحبشي أفضله، فهو أسود وليس فيه طبقات كما أنه كثيف[13]،

---

[1]: جوهر،حسن محمد–إندونيسيا–دار المعارف–مصر 1379هـ/1959م–ص40.

[2]: القلقشندي–صبح الأعشى–ج2–ص130.

[3]: فهمي–طرق التجارة–ص231.

[4]: السامر–الأصول–ص146.

[5] : Miller, P.61.

[6]: فهمي–طرق التجارة–ص231.

[7]: قهر الدين–هذه هي إندونيسيا–ص210.

[8] : Miller, P.61

[9]: فهمي–طرق التجارة–ص231.

[10]: م.ن–ص249.

[11]: الأزدي–حكاية–ص35.

[12]: فهمي–طرق التجارة–ص249.

[13]: م.ن.

ويقال إن مسحوق خشب الآبنوس يدخل في بعض العقاقير الطبية لعلاج القروح وأمراض العيون[1].

خشب الخيــزران

وهو من الأخشاب المتينة[2]، صالح لبناء السفن لمرونته وقابليته على الشق في اتجاه مساو[3]، وعرف العرب الخيزران الهندي واستعملوه في صناعة الرماح الردينية والسمهرية[4]، والآلات الموسيقية والقبعات والخوص وخوص الطرابيش الذي كان معظمه يصدر إلى المنطقة العربية[5]، وكان يستورد من جــزر الهنــد الصينية، وجاوة[6] وسومطرة[7].

إضافة إلى ذلك استوردت مصر من الهند عن طريق البحر الأحمر الأحجار الكريمة والجواهر ومنها:-

حجر الياقــوت

وهو حجر ذو أصناف عديدة[8]، وكان يستورد من الهند بألوانه وأنواعه المختلفة[9]، وهو حجر شديد اليبس، لا تعمل فيه النار لقلة دهنيته، ولا ينثقب لقلة رطوبته، ولا تعمل فيه المبارد لصلابته[10]، وأثمانه متدرجة بحسب نوعه وجودته ولونه ووزنه[11].

---

[1]: ابن البيطار-الجامع لمفردات الأدوية-ج1-ص8.

[2]: العلي-التنظيمات-ص247.

[3]: ماركوبولو-رحلات ماركوبولو-ص290.

[4]: العلي-التنظيمات-ص247.

[5]: قهر الدين- هذه هي إندونيسيا-ص210.

[6]: ابن خرداذبة-المسالك والممالك-ص66.

[7]: القلقشندي-صبح الأعشى-ج5-ص79.

[8]: ابن الأكفاني، أبو عبد الله محمد بن إبراهيم الأنصاري(ت749هـ/1348م)-نخب الذخائر في أحوال الجواهر-نشر المطبعة العصرية-القاهرة 1939-ص2.

[9]: يوسف-علاقات العرب التجارية-ص27.

[10]: مجهول-مخطوط عجائب البلدان-ص275.

[11]: البيروني، أبو الريحان محمد بن أحمد (ت430هـ/1038م)-الجماهر في معرفة الجواهر-مطبعة دائرة المعارف العثمانية-(حيدر آباد 1355)- ص 49-50.

كانت تجارة الياقوت رائجة في القرنين 2-3هـ/8-9م، فقد أولع الخلفاء العباسيون بالجواهر، ومنها الياقوت الذي كان غالي الثمن[1]، وهو على أربعة أصناف: الأحمر وهو أعلاها رتبة وأغلاها قيمة[2]، وكان يستورد من جزيرة سرنديب[3]، حتى أن الخليفة هارون الرشيد كان مولعاً بالياقوت الأحمر ولشدة ولعه ولعه بعث رسولاً عنه إلى صاحب سرنديب لابتياع الياقوت منه، وأنه اشترى فصّاً من الياقوت الأحمر بأربعين ألف دينار وقد نقش عليه اسمه. وهناك الياقوت الأصفر وهو أقل قيمة من الأحمر، ثم الأزرق[4]، والأبيض[5]، ويرجع شيخ الربوة هذا الاختلاف في الألوان إلى طبقة الأرض وحرارة الشمس ((فإن أفرطت الحرارة صار ظاهره يميل إلى السواد، وإن اعتدلت انعقد أحمر، وأن قصرت انعقد أصفر، وأن أفرطت الرطوبة انعقد أبيض، ويتم نضجه عادة في عشرسنين))[6]، ودون هذه المدة يصير أحجاراً أخرى لا ترقى إلى درجة الياقوت[7].

الياقوت[7].

وللياقوت خواص طبية، فهو يمنع نزيف الدم إذا وضع على المكان المصاب، بالإضافة إلى استخدامه كحلي. فمثلاً الياقوت الأزرق يحفظ سلامة أطراف الجسم، لذلك كان يزين أصابع الملوك، وهو يشرح الصدور ويساعد على تخفيف حدة الانفعالات القلبية[8].

اشتهرت سيلان بالياقوت (حيث يوجد في جميع مواضعها) فقد ذكر ابن بطوطة

---

[1]: ابن الأكفاني-نخب الذخائر-ص8.

[2]: م.ن-ص2.

[3]: م.ن-ص6.

[4]: ماركوبولو-رحلات ماركوبولو-ص294.

[5]: ابن بطوطة-الرحلة-ص253.

[6]: نخبة الدهر-ص63.

[7]: السامر-الأصول-ص146.

[8]: عثمان-تجارة المحيط الهندي-ص225.

((إن الأرض مُلك للملك، فالتاجر يشتري قطعة أرض ويبحث فيها عن الياقوت الذي يكون في أحجار بيضاء مشعبة، ويتكون الياقوت في داخلها، فيعطونها لطائفة من الصنّاع تسمى الحكاكين فيحكونها حتى تنفلق عن أحجار الياقوت[1].

أما طريقة استخراجه فهو عمل برك في مجرى السيل فإذا امتلأت عند المد رفعوا ما بها من طين وترسبات وعرضوها للشمس والمطر والهواء فإذا يبس الطين أخرجوا ما فيه من ياقوت ومن أحجار أخرى[2]. وقد استوردت مصر من الهند كميات من الأحجار الكريمة والجواهر[3].

الســـنباذج

وهو حجر استخدم في صناعات عديدة[4]، والسنباذج كلمة فارسية تدل على مالهذا مالهذا الحجر من صرامة في الثقب كالفولاذ، وقوة في الحك والجلاء كالالماس[5]، وكان التجار يستوردونه من الصين إلى مصر[6].

ومن جزيرة سرنديب والهند[7]، وأنه في معادنه بجزائر بحر الصين كالرمل الخشن[8]، وله استعمالات حيث تجلى به الأسنان، وتدمل به القروح، وله سلطان على كل الاحجار والمعادن إلاَّ الياقوت[9].

أما من الصين فجاءت مصر بالطواويس والدارصيني[10] والرقيق والمسك والكافور والعود والخزف[11] والأواني الخزفية التي كانت تمتاز بالجودة[12]، وكذلك

---

[1]: الرحلة–ص396.

[2]: شيخ الربوة–نخبة الدهر–ص65.

[3]: الدمشقي–الإشارة–ص31.

[4]: البيروني–الجماهر–ص104 ؛ القزويني–عجائب–ص135.

[5]: ابن الأكفاني–نخب الذخائر–ص97.

[6]: البيروني–الجماهر–ص104.

[7]: الإدريسي–نزهة المشتاق–ج1–ص36 ؛ ابن الأكفاني–نخب الذخائر–ص97.

[8]: البيروني–الجماهر–ص104.

[9]: شيخ الربوة–نخبة الدهر–ص72.

[10]: الجاحظ–التبصر بالتجارة–ص26.

[11]زيادة، نقولا–الجغرافية والرحلات عند العرب–دار الكتاب اللبناني للطباعة والنشر–بيروت 1962–ص220.

[12]: حوراني–العرب والملاحة–ص ص208–211.

الحرير الذي كان يتصدر قائمة الإستيرادات من الصين[1]، فقد جلب التجار العرب أنواع الحرير من الصين[2] فهي المنتج الرئيس له[3]، كما استوردوا من الصين المنسوجات الحريرية التي كانت ملابس الطبقات العليا في المجتمع[4]، وكذلك الملابس القطنية والشيلان الكشمير، كلها كانت ترد عن طريق البحر الأحمر[5]، وقد استورد الغرب من الشرق المنسوجات القطنية والحريرية والكتانية المطرزة بخيوط من الذهب والفضة، أما الشرق فقد استورد من الغرب المنسوجات الصوفية من ألمانيا وإنكلترا عن طريق فلورنسا وجنوه والبندقية[6].

أما العقاقير الطبية فقد استوردتها مصر من الصين[7]، وهي الأدوية بمفهومها الحاضر[8]، ودخلت معظم التوابل والافاويه[9] في صنع الأدوية والعقاقير الطبية لعلاج مختلف الأمراض[10]، وكان إقبال الناس عليها كبيراً، فقد أصبحت مُرَكبات الدواء الحديث تستمد أصولها من الأعشاب الطبية[11]، فمعظم الافاويه والمطيبات كالكافور والقرنفل والقرفة والكمون والجوزبوا والفلفل والزنجبيل والكبابة وغيرها من البهارات الأخرى، تدخل في تصنيف البعض كعقاقير طبية لعلاج الأمراض، كالقرنفل الذي استعمل لتقوية القلب ومعالجة الزكام[12]، وشفاء الصداع وأمراض الكبد[13]، والبقم[14] الذي ينبت في سومطرة[15]، استعمل لإيقاف النزيف وتجفيف

---

[1] : Richards: D.S.ed: Islam and the trade of Asia.p.19

[2]: العبادي،عبد الحميد وآخرون–الدولة الإسلامية تاريخها وحضارتها–دار نهضة مصر للطبع والنشر–الفجالة–القاهرة–ص40.

[3]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص233.

[4]: ديورانت،ول–قصة الحضارة–ترجمة: محمد بدران–ط2–مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر–القاهرة 1964–ج4–ص245.

[5]: فهمي–طرق التجارة–ص245.

[6]: م.ن–ص244.

[7]: زيادة–الجغرافية والرحلات–ص220.

[8]: فهمي–طرق التجارة–ص201.

[9]: المسعودي–أخبار الزمان–ص60.

[10]: الخوارزمي، أبو عبد الله بن احمد بن يوسف الكاتب(ت383هــ–993م)–مفاتيح العلوم–ط1–المطبعة المنيرية بمصر 1923–ص101.

[11]: جوهر–إندونيسيا–ص39.

[12]: الابشيهي–المستطرف–ص29.

[13]: هاو–في طلب التوابل–ص21.

[14]: البقم:وهو ثمرة تنبت في سومطرة تشبه الخرنوب وطعمه مثل العلقم لا يؤكل. المسعودي–أخبار الزمان–ص58.

[15]: المسعودي–م.ن.

الجروح[1]، والذريرة وهي دواء هندي يتخذ من قصب الذريرة وهي حارة يابسة تستعمل في علاج أمراض المعدة والكبد والقلب[2].

وترجع طريقة استعمال الأدوية المفردة[3] إلى الهند، لذلك كان التجار العرب يستوردونها من الهند[4]، كما كانت مصر سوقاً رائجة لتجارة الأعشاب الطبية، فقد مَهر المصريون في معرفة جواهر العقاقير الطبية والتوابل الشرقية، فكانوا يصنعون الأدوية من الأعشاب الواردة من الشرق[5].

2: الســودان

أما السودان فقد حمل التجار العرب إليها منتجات الشرق الإسلامي، ومن هذه البضائع الحبوب والتمور[6]، فقد وردت من الهند والصين وجزر الهند الشرقية الحبوب وخاصة القمح، إضافة إلى الشعير والأرز باعتباره غذاء رئيسي لبلدان

المشرق[7]، ويحمل من الديبل السمسم[8]. أما الفواكه ذات النوعية الجيدة والمتنوعة فقد استوردت من مناطق مختلفة[9]، ومن إيران تجلب الأشربة المستخرجة من الفواكه[10]، والخوخ والرمان من منطقة الري[11]، وجلب العنب والتين ولب الرمان من بلخ[12]، ومن السند (الأنبج) وهي فاكهة تشبه الخوخ وتقاربه في الطعم[13]،

---

[1]: ابن البيطار–الجامع لمفردات الأدوية–ج1–ص103.

[2]: الندوي، محمد إسماعيل–تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية–ط1–دار الفتح للطباعة والنشر–بيروت لا.ت–ص34.

[3]: الأدوية المفردة: وهي الأدوية المصنوعة من نوع واحد من النباتات أو المعادن أو الحيوانات. الخوارزمي–مفاتيح العلوم–ص101.

[4]: الخوارزمي–م.ن.

[5]: فهمي–طرق التجارة–ص201.

[6]: الشيخلي، صباح إبراهيم–تاريخ الإسلام في أفريقيا وجنوب شرق آسيا–كلية الآداب–بغداد– ج1–ص63.

[7]: ابن خرداذبة–المسالك والممالك– ص 64–69.

[8]: الديبل: من اكبر موانئ السند.عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص300.

[9]: الجاحظ–التبصر بالتجارة– ص 38–39.

[10]: الدوري–مقدمة–ص69.

[11]: الجاحظ–التبصر بالتجارة–ص39.

[12]: المقدسي–أحسن التقاسيم–ص324.

[13]: الاصطخري–المسالك والممالك–ص103.

وكانت مناطق شرق أفريقيا تستورد هذه المواد عن طريق البحر الأحمر ومنها تصدره إلى أوربا[1].

كذلك استوردت السودان من الشرق النحاس المصنّع والأقمشة والملابس والخرز والأصواف والزجاج وغيرها، وكانت أهم بضاعة حملها التجار العرب إلى السودان هي الملح فقد كانوا بحاجة ماسة للملح لاستعماله في أغراض مختلفة وفي الطعام، لانعدام وجود مناجم الملح في السودان، لذا نجد إن أهم مادة يبادلها السودانيون بالذهب هو الملح، حيث كان يبادل الحمل الوافد من الملح بحملين من الذهب[2].

3: *الحبشــة*

أما الحبشة فقد استوردت الكثير من السلع والبضائع من جهات مختلفة، فكانت تصل إلى الحبشة البضائع النسيجية (الأقمشة والملابس)[3]، إذ يصل إليهم من بلاد المشرق ولاسيّما مصر واليمن والعراق الكتان والأقمشة الحريرية والقطنية[4].

ومن الهند كانت الحبشة تستورد جميع أنواع الملابس والمنسوجات القطنية والأحزمة والمعاطف[5]، كما تم العثور على تماثيل من الطين والخزف الخشن جاءت من بلاد الهند[6]، كما كانت تستورد القمح والأرز وزيت السمسم من الهند[7] والحديد الهندي[8] والبلور وماء الورد[9]. وهذا يدل على حالة الترف التي كان يعيشها بعض الأحباش ولاسيّما الطبقة الحاكمة.

---

[1]: ابن الفقيه–مختصر–ص252.

[2]: الشيخلي–تاريخ الإسلام–ج1–ص63.

[3]: كامل،مراد–في بلاد النجاشي–دار المعارف–القاهرة 1949–ص111.

[4]: العمري،أحمد بن يحيى بن فضل الله (ت749هـ/1348م)–مسالك الأبصار في ممالك الأمصار–تحقيق: مصطفى أبو ضيف أحمد–مطبعة الدار البيضاء الجديدة (د–م 1988)–ص36 ؛ القلقشندي–صبح الأعشى–ج5–ص333.

[5]: كوبيسكانوف،يوري.م–اكسوم النظام السياسي والاقتصاد والثقافة، القرن الأول حتى القرن الرابع ضمن كتاب تاريخ أفريقيا العام (حضارات أفريقيا القديمة)–اليونسكو 1985–م2–ص292.

[6]: م.ن–ص293.

[7]: م.ن–ص390.

[8]: الطيبي، أمين توفيق–الحبشة عربية الأصول والثقافة–مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية–طرابلس 1993–ص670.

[9]: Pankhurst, Richard:- An Introduction to the economic History of Ethiopia from early times to 1800, (London,1961).P.358.

كذلك كانت الحبشة تستورد من الحجاز جلود الأدم (الجلود المدبوغة)[1]، وقد أولى الأحباش هذه الجلود عناية فائقة[2].

4: شـــرق أفريقيا

ومن السلع التي قام بنقلها تجار الخليج العربي الى الساحل الافريقي هي الفؤوس القصيرة والخناجر وأنواع مختلفة من الزجاج والرماح المصنوعة في جنوب الجزيرة العربية وخاصة مخا[3].

وكان للتمر أهمية كبيرة عند سكان سواحل افريقيا إذ يعد المادة الغذائية الرئيسة لديهم. كذلك نقل تجار الخليج السلع التجارية إلى بلاد الزنج كالمنسوجات القطنية الجيدة والحناء[4]، ونقل أيضاً لحوم الإبل والجواميس إلى بلاد الزنج حيث كوّنت لحومها ركناً مهماً في التبادل التجاري المحلي. وكانت تلك اللحوم تنقل خاصة إلى بلاد الحبشة[5].

<u>ثانياً: الصادرات عبر البحـــر الأحمـــر إلى الشرق وشرق أفريقيا</u>

1: مصـــر

كان لموقع مصر بين قارات العالم الثلاث آسيا وأفريقيا وأوربا أثره في أن تلعب دور الوسيط في التعامل التجاري بين الشرق والغرب. فقد أصبحت مخزناً لتجارة أهل الشرق والغرب وتصدر بضائع الشرق إلى الغرب، وبالعكس[6].

ولقد كان لقيام الدولة العبيدية بمصر في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي دور كبير في انتعاش النشاط التجاري، فقد تحولت طرق التجارة من شمال العرب إلى جنوبها، فراجت أسواق القاهرة والإسكندرية في عهد العبيديين[1].

---

[1]: فاروق،احمد–دباغة الجلود وتجارتها عند العرب في مستهل الإسلام–مجلة العرب–ج7–8–الرياض 1976– ص539–552.

[2]: م.ن–ص548.

[3] : Posnansky.P.109-110.

[4]: المقدسي–أحسن التقاسيم–ص118 ؛ العسكري، سليمان إبراهيم–التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي–مطبعة المدني–القاهرة 1972–ص178.

[5]: المسعودي–مروج الذهب–ج2–ص28 ؛ العسكري–م.ن–ص181.

[6]: المقريزي–الخطط–ص184.

إنّ النزاع بين الدولتين العباسية في العراق والعبيدية في مصر أخذ أشكالاً مختلفة وكان منها المنافسة التجارية، وكان هَمْ الدولة العباسية العمل على عرقلة سياسة الدولة العبيدية من كل نواحيها. ولكن النزاع بين الدولتين لم يحتدم في المدة التي سبقت حكم الخليفة المستنصر بالله الفاطمي (427-487هـ/1035-1094م) إذ اعتمدت كل من الدولتين في تجارتها الخارجية على ناحية معينة دون التعرض لتجارة الدولة الاخرى[2].

كانت مصر وجهة تجارية لأهل مكة، فكانت تصدر إلى الحجاز البز المصري والأقمشة المصرية التي كان أهل مكة يسمونها القباطي، حيث كانت مصر ترتبط بالحجاز بطريقين يفترقان من ايلة إلى الحجاز أحدهما يأخذ الساحل الغربي نزولاً والآخر يأخذ الداخل إلى يثرب[3].

ومن أهم السلع التي كانت تصدرها مصر إلى الحجاز هي الألبسة والمنسوجات المختلفة، كالكتان الفسطاطي والقباطي والقلانس المصرية، إضافة إلى المواد الغذائية كالزيت والقمح والفواكه[4].

وظلَّت مكة وبقية مدن الحجاز في العصور الإسلامية المختلفة ذات أهمية اقتصادية لها مكانتها التجارية ودورها في المعاملات التجارية. كما كانت ذات اتصال مباشر أحياناً بموانئ الهند والصين عن طريق الخط التجاري البحري المار عبر البحر الأحمر والخليج العربي[5].

كما توثقت العلاقات التجارية بين مصر واليمن وذلك بعد قيام الدولة الصليحية في اليمن، فكانت فاتحة خير للدولة العبيدية، فأصبحت اليمن جزءاً من دولة العبيديين في مصر، وأفاد العبيديون من الولاء السياسي والمذهبي الذي كان يبذله بنوصليح في اليمن في تأمين تجارتهم في البحر الأحمر واستقر عدد كبير من

---

[1]: إبراهيم، محمد كريم-عدن،دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية-منشورات مركز دراسات الخليج العربي-جامعة البصرة 1985-ص247.

[2]: م.ن.

[3]: الشريف، أحمد إبراهيم-مكة والمدينة في الجاهلية وعصر الرسول(ص)-ط2-دار الفكر العربي-لا.ت-ص157.

[4]: ابن بدران، عبد القادر-تهذيب تاريخ ابن عساكر(تاريخ دمشق)-ط2-دار المسيرة-بيروت 1979-ص230.

[5]: العلي-محاضرات-ص95 ؛ سالم-تاريخ العرب-ص359.

تجار مصر في مدن اليمن وعلى الأخص في عدن المركز الرئيس للتجارة فقد اتخذوها وطناً آخر لهم[1].

وقد كان اعتماد أهل عدن في توفير بعض موادهم الغذائية على ما يصلهم من مصر. وهذا ما دفع المسؤولين في ميناء عدن خلال القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي، أيام حكم بني زريع وبني ايوب، إلى أعفاء بعض المواد الواصلة من مصر إلى عدن من عشور التجارة في ميناء عدن كالحنطة والدقيق والسكر والأرز والصابون وغيرها[2].

وكانت مصر تشتهر كما يقول المسعودي[3]: ((ففيها من أنواع الأمتعة والترائف والتحف والعقاقير والجواهر والرقيق وغير ذلك من صنوف المأكل والمشرب والملبس)).

وكانت مصر تصدّر إلى العراق وبلاد فارس المنسوجات المصرية والمفارش والحاصلات والأدوات الزجاجية والعطور[4].

كما كانت مصر تصدّر إلى بلاد الشام الكتان والصوف والبغال والحمير والثياب الرقاق والقراطيس ودهن البلسان[5].

وقد اتصلت مصر اتصالاً وثيقاً مع الهند فقد كان دور مصر كوسيط تجاري بين الهند وأوربا، فكانت منسوجات مصر لا تتعدى مجموعة من المنتوجات الزراعية والمصنوعات، ولا سيّما القطن والكتان والمنسوجات الحريرية، إذ كانت صناعة النسيج في مصر من أهم الصناعات التي لقيت رواجاً عالمياً، فكان أبناء الطبقات الراقية في الهند وأوربا يرتدون الملابس الحريرية المنتجة من مصر[6]. هذا وقد

---

[1]: سالم–البحر الأحمر–ص ص 26–27.

[2]: إبراهيم–عدن–ص348.

[3]: التنبيه والإشراف–ص19.

[4]: حوراني–العرب والملاحة–ص ص 128–135.

[5]: المقدسي–أحسن التقاسيم–ص ص 180–181.

دهن البلسان: هو شجر ينبت في حصن بابليون في مصر وإن جميع فوائده طبية. انظر هاو–في طلب التوابل–ص16.

[6]: حسن إبراهيم–دراسات في تاريخ المماليك البحرية وعصر الناصر بوجه خاص–ط1–القاهرة 1948–ص129.

صُدرت أنواعاً من الخيول[1] ومجموعة القراطيس التي اشتهرت بها مصر فضلاً عن مواد أخرى كمعدن الزبرجد ودهن البلسان[2].

وكان لمصر أيضاً علاقات تجارية قديمة مع بلاد الصين، إذ نقلت السلع التجارية مع بلاد الروم إلى الصين عن طريق بلاد الشام والموانئ التي بسواحل مصر[3] ومن هذه السلع الزجاج والمفارش والادوية والمنسوجات وأعواد الطيب وغير ذلك[4].

2: السـودان

وكانت للسودان صادرات، ومنها ما كانت تصدّره إلى العالم الإسلامي (كالذهب والعبيد) فقد كان الذهب هو المنشط الأساسي للتجارة الإسلامية والعصب الذي حرك التطور العالمي في العصر الوسيط[5]، لأن ذهب السودان الغربي كان المورد الأساس الذي يغذي مصانع ضرب العملة الذهبية. حيث أصبحت بفضله عملة العالم الإسلامي قوية وبذلك سيطرت على التجارة العالمية[6]، وقد عرف العرب قيمة المادة المادة فطلبوها وسيطروا على أماكن استخراجها، والتي كانت من بينها أفريقيا الشرقية، التي تعدّ من أهم مناطق استخراج الذهب في العالم[7].

احتفظ الذهب بمكانة خاصة عند الإنسان[8]، إذ اتخذه زينةً وعملةً يتداولها الناس، ولذلك فقد كان من المواد المهمة في التجارة[9]، كما يكثر في بلاد الزنج، حيث

---

[1]: ضومط، انطوان خليل–الدولة المملوكية،التاريخ السياسي والعسكري والاقتصادي–ط1–دار الحديث–بيروت 1980–ص198.

[2]: اليوزبكي–تاريخ تجارة مصر–ص94.

[3]: عبد الصاحب–التجارة الخارجية–ص104.

[4]: الصيني، بدر الدين–العلاقات بين العرب والصين–ط1–مكتبة النهضة المصرية–1370هـ/1950م– ص 14–15.

[5]: الجنحاني، الحبيب–المغرب الإسلامي (الحياة الاقتصادية والاجتماعية ق 3–4هـ)–تونس 1978–ص31.

[6]: م.ن–ص32.

[7]: الدجيلي، خولة شاكر محمد–العلاقات العربية الإسلامية مع الساحل الأفريقي حتى القرن 9هـ–رسالة دكتوراه مقدمة إلى كلية الآداب–جامعة بغداد 1980–ص162.

[8]: التوحيدي، أبو حيان علي بن محمد بن العباس(ت414هـ/1023م)–الهوامل والشوامل–اعتناء: أحمد أمين وسيد احمد صقر–مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر–القاهرة 1951–ص348.

[9]: ابن الفقيه–مختصر–ص10؛ المقدسي–احسن التقاسيم–ص483.

سميت (ارض الذهب) لكثرة الذهب بها[1]، وخاصة في سفالة فقد كان يعد من أفضل أفضل أنواع الذهب لجودته وكبر أحجامه[2].

يحدثنا البيروني[3]، عن طريقة استخراجه من منابعه، وذلك بإمراره عبر أحواض مملوءة بالزئبق يعلق بها الذهب ويترك الرمل يذهب.

كما بدأ التعاون بين المسلمين السودان وبين التجار العرب لأجل تزويدهم بالرقيق الذي انتشر استخدامه في البيوت الكبيرة ولدى أصحاب المتاجر لأن السودان كانوا أقوياء ويتحملون المصاعب اكثر من أي جنس آخر وهم مخلصون كذلك[4].

وجد الرِّقُ في أفريقيا منذ العصور القديمة، كما وجد في معظم أنحاء العالم[5]، وكانت تجارة الرقيق رائجة في الدولة العربية الإسلامية في القرنين (2-3هـ/8-9م) الهجريين والتعامل بالعبيد منتشرة لدى العرب كبقية الأمم آنذاك[6]، وعدّت أفريقيا الشرقية المورد الأول للحصول على العبيد السود منذ عصر ما قبل التاريخ[7].

كانت تجارة الرقيق رائجة في شرق أفريقيا، ونتيجة لذلك فقد ظهرت عدة أسواق للرقيق في الساحل، تروّج عن بضاعتها خاصة في أوقات هبوب الرياح الموسمية، حيث يزداد إقبال التجار على الساحل. وكان أهمَّ مركزين، لتجارة الرقيق: كلوه التي عُدّت الميناء الرئيسي لتصدير الرقيق من الساحل. والثاني زنجبار، التي عدت أهم مركز لاستيراد العبيد من المناطق الداخلية[8].

اشتملت التجارة العربية على الرقيق المجلوب من الساحل الأفريقي الشرقي والمناطق المتاخمة له[9]. والذي ساعد على تنشيط هذه التجارة ونموها هو الازدهار

---

[1]: الإدريسي-نزهة المشتاق-ص34.

[2]: الحميري-الروض المعطار-ص243.

[3]: الجماهر-ص236.

[4] : Hobley (I.F): Opening Africa (London:1965), P., 17.

[5]: ويدنر،دونالد-تاريخ أفريقيا جنوب الصحراء-ترجمة: راشد البراوي-مكتبة الوعي العربي-لا.ت-ص63.

[6]: اليعقوبي-البلدان-ص248.

[7]: السامر-ثورة الزنج-ط2-بغداد 1971-ص ص 21-23.

[8]: الدجيلي-العلاقات العربية-ص182.

[9]: ابن ماجد،شهاب الدين أحمد(ت900هـ/1494م)-ثلاث أزهار في معرفة البحار-تحقيق: تيودور شوموفسكي-القاهرة 1969-ص101.

الاقتصادي الذي شهدته الدولة العربية الإسلامية وحاجتها للأيدي العاملة الرخيصة. لذا كثر الطلب على الزنوج لصبرهم وجلدهم على الخدمة[1].

وبسبب انتشار هذه التجارة، فقد عدّت مصر وجنوب الجزيرة العربية وشمال أفريقيا، أكبر أسواق الرقيق في العصر العباسي[2]. فأصبحت هنالك أسواق خاصة لبيع الرقيق في بغداد ومدن أخرى عرفت بـــ(أسواق النخاسين)[3]، حيث سمي تجار الرقيق (النخاسون)[4]. وكان أغلب النخاسين من اليهود، فقد تمسكوا بهذه التجارة لأنها كانت مربحة[5]، واستوردوا الرقيق من بلاد الترك[6]، وعدّت مدينة سمرقند أهم أهم مركز لتجارة الرقيق، حيث كانت يصدر منها العبيد إلى أنحاء الدولة العربية الإسلامية[7].

وبالإضافة إلى الذهب والرقيق فقد صدّرت بلاد السودان الغربي إلى العالم الإسلامي ريش النعام الذي كان كالحرير وكذلك بعض أنواع التوابل التي كانت تصل السودان الغربي من مناطق الغابات في الجنوب[8]، وأنياب الفيل التي كانت تصدر إلى دول المغرب الأقصى، كما كانت تصدر الجلود والصمغ[9].

3: الحبشـــة

وكما معروف أن أولى العلاقات العربية الإسلامية مع الحبشة حدثت على عهد الرسول (صلى الله عليه وسلم) حينما أشار في بداية الدعوة على أتباعه بالهجرة إلى الحبشة. وقد أثر هذا الحدث في مسلك المسلمين فيها، إذ اتخذ طابعاً سلمياً انتهى بظهور عدة ممالك إسلامية في الحبشة، وبمضي الزمن أخذ النشاط العربي

---

[1]: الرام هرمزي، بزرك بن شهريار(ت360هـ/970م)–عجائب الهند بره وبحره وجزائره–مطبعة السعادة–القاهرة 1908–ص175.

[2]: السامر–ثورة الزنج–ص23.

[3]: اليعقوبي–البلدان–ص245.

[4]: م.ن–ص248.

[5]: فهمي–طرق التجارة–ص223.

[6]: لسترانج.كي–بلدان الخلافة الشرقية–مطبعة الرابطة–بغداد 1954–ص471.

[7]: أمين،أحمد–ضحى الإسلام–ط2–مكتبة النهضة المصرية–القاهرة 1974–ج1–ص87.

[8]: زيادية، عبد القادر–مملكة صنغاي في عهد الأسبقيين–الشركة الوطنية للنشر والتوزيع (الجزائر:د/ت)–ص226.

[9]: القزويني–آثار البلاد–ص24.

الإسلامي بالازدياد حتى تم للمسلمين التحكم في تجارة المنطقة، أخذت صلة العرب تتوطد بالحبشة إثر الهجرات التي تتابعت بعد ذلك ولاسيّما بعد أن تمكن العرب من الاستقرار في بعض سواحل البحر الأحمر، وتأسيسهم لبعض المراكز التجارية[1].

وأصبحت الحبشة كما يقول الطبري[2]: ((متجراً لقريش يتجرون فيها، يجدون فيها متسعاً من الرزق، وأمناً ومتجراً حسناً)). فقد كانت الحبشة مصدراً هاماً من مصادر التجارة العالمية قديماً فقد كانت تنتج البخور والأطياب وريش النعام والعاج والجلود والتوابل وغيرها[3].

إن التجارة بين الحبشة والحجاز سلكت طريق البحر الأحمر فكانت السفن الحبشية تصل إلى مدينة الجار[4] في ساحل الحجاز محملة بالبضائع (كالذهب والورس[5] والعاج والرقيق)[6].

وقد كانت العلاقات التجارية بين مكة والحبشة أو بينهما والعالم الخارجي منتعشة منذ القدم[7]، وكان التبادل بالمنتجات الزراعية بين البلدين مثل الذرة والسمسم[8].

وقد ارتبطت الحبشة بعلاقات تجارية مع اليمن بسبب تقاربهما، إذ لا يفصل بينهما سوى البحر الأحمر الهادئ الضيق، لذلك كان أمراً طبيعياً إقامة علاقات بينهما،

---

[1]: الشيخلي–تاريخ الإسلام–ص44.

[2]: تاريخ الرسل والملوك–ج2–ص328.

[3]: الشريف–مكة والمدينة–ص157.

[4]: الجار:عبارة عن ميناء يستقبل السفن القادمة من الحبشة ومصر وغيرها. انظر ابن حوقل–صورة الأرض–ص31؛ البكري–معجم–ج1–ص355.

[5]: الورس: يزرع في اليمن. ونباته مثل نبات السمسم. فإذا جفَّ عند إدراكه تفتق، فينتفض منه الورس، ويمكث في الأرض قدر عشر سنين، يثمر في كل سنة، ومنه صنف يسمى الحبشي لسواد فيه، ويخرج صبغه اصفر خالص الصفرة، وأقرب إلى الحمرة، وقريب من صبغ الزعفران. وقيل أن الكركم عروقه، وله حب كحب الماش وأجوده الورس الأحمر القليل الحب، اللين في اليد، القليل النخالة. وهو حار يابس ، قابض، ويجلو البهق والكلف. انظر الغساني–المعتمد–ص434.

[6]: عرب فقيه، شهاب الدين احمد عبد القادر الجيزاني(ت950هـ/1543م)– فتوح الحبشة–تحقيق: رينيه باسيه–باريس 1897– ص31.

[7]: رياض، زاهر–دولة حبشية في اليمن(بني نجاح)–المجلة التاريخية المصرية–القاهرة 1959–ص105.

[8]: البكري–المسالك–ج1–ص379.

وكان للتجار اليمنيين دور بارز في ازدهار التجارة، متخذين من ساحل الحبشة الشرقي موطناً لهم منذ القدم[1].

وفي القرنين (5-6هـ/11-12م) كانت عمليات التبادل التجاري بين بلاد الحبشة واليمن نشطة فالسفن اليمنية التجارية في دولة بني نجاح (412-554هـ/1021-1159م) كانت تخرج من سواحل اليمن إلى ميناء زيلع في ساحل الحبشة لتحمل منها اللبان والبخور وسن الفيل حيث الطلب عليه[2].

وكان ميناء عدن مركزاً لتجميع البضائع القادمة من الخليج والحبشة والزنج[3]، وكان مركزاً لمرور السفن القادمة من الحبشة والذاهبة إليها. بل كانت الحبشة واحدة من المناطق التي تزوّد أسواق ميناء عدن بالسلع والبضائع[4].

وكانت الحبشة المصدر الرئيس للعاج، ولا سيما أنّ عاج الحبشة أفضل من عاج الهند لأنه من النوع الطويل ولا تقل وزناً وكان يستخدم في تطعيم وترصيع المصنوعات الخشبية[5]، لذلك جذبت التجار إليها، فكانت الحبشة تصدر العاج إلى اليمن[6]، وكذلك كانت الفيلة كثيرة في بلاد الزنج، حيث كان الزنوج يقتلونها للحصول على أنيابها، فيقومون بتصديرها[7]. وطريقتهم أنهم كانوا يدفنون هذه الأنياب، ثم يبيعونها إلى التجار[8].

ومعظم هذا العاج يصدر إلى عُمان[9]، حيث يعاد تصديره من هناك إلى الهند والصين[10]. وقد حمل التجار العرب إلى المشرق أنواعاً من الحلي الصدفية، والتي

1: إبراهيم-عدن-ص346.

2: جاسم-النشاط الاقتصادي-ص203.

3: ابن خرداذبة-المسالك والممالك-ص61.

4: ابن خرداذبة-م.ن ؛ الاصطخري-المسالك-ص26.

5: جاسم-النشاط الاقتصادي-ص242.

6: الزهري-الجغرافيا-ص124.

7: المسعودي-مروج الذهب-ج2-ص6.

8: المسعودي-أخبار الزمان-ص37.

9: المسعودي-مروج الذهب-ج2-ص7.

10: م.ن.

كانوا يجلبونها من أفريقيا إلى الهند والصين[1]، وكذلك القواقع والصدف والزجاج الملون والمعتم والأواني الزجاجية[2].

وكذلك صدرت المواشي[3]، وكان من أهمها (الغنم والمعز)، ومن الملاحظ أن تجارة المواشي كانت تعفى من الضرائب الكمركية في ميناء عدن، ويبدو أن السبب الرئيس في إعفائها من الضريبة هي حاجة الناس إليها[4].

ومن صادرات الحبشة إلى اليمن الإبل التي كانت تربّى في الحبشة[5]، وكذلك البغال والخيول[6]، بالإضافة إلى الجلود المدبوغة، والتي تستخدم في صناعة النعال[7]، النعال[7]، وتضم قائمة صادرات الحبشة، الأصداف[8]، والشمع العسلي الذي يعد من صادرات الحبشة المهمة[9]، وطيب المسك (الزباد)[10]، المستخرج من قط الزباد الذي يعد من أهم السلع المصدرة إلى عدن[11]، كذلك البن حيث يصدر بكميات كبيرة إلى عدن[12]، كما كانت اليمن تستورد الرقيق لحاجتها إلى الأيدي العاملة ولاسيما في الزراعة[13].

كما كانت للحبشة علاقات تجارية قديمة مع العراق فهي تعود إلى ما قبل الميلاد[14]، واستمرت هذه العلاقات بعد الميلاد، قبل الإسلام، وبعد ظهور الإسلام،

---

[1]: ريسلر، جاك–الحضارة العربية–ترجمة: غنيم عبدون–الدار المصرية للتأليف والترجمة–القاهرة لا.ت–ص129.

[2] :Chau. P.114-116.

[3]: كامل–في بلاد النجاشي–ص111.

[4]: إبراهيم–عدن–ص288.

[5]: الإدريسي–صفة المغرب وارض السودان ومصر والأندلس–مأخوذ من كتاب نزهة المشتاق–مطبعة بريل–ليدن 1968–ص25.

[6]: الاكوَع، محمد الحوالي–اليمن الخضراء مهد الحضارة–ط1–مطبعة السعادة–مصر 1971–ص93.

[7]: جاسم–النشاط الاقتصادي–ص243.

[8]: زيادة–الجغرافية والرحلات–ص219.

[9]: كامل–في بلاد النجاشي–ص111.

[10]: الزباد: الطيب وهو مادة سوداء اللون كريهة الرائحة يخلطها طيب كطيب المسك، ويعمل من الزباد عطر يقال له (عطر زبادي)، كما تعالج به الأمراض. انظر جاسم–النشاط الاقتصادي–ص244.

[11]: ميخائيل، توفيق–غرائب الأخبار عن شرق أفريقيا وزنجبار–ط1–مطبعة التمدن–(د–م، 1901)–ص25 ؛ بافقية–تاريخ اليمن–ص61.

[12]: كامل–في بلاد النجاشي–ص111 ؛ ميخائيل–غرائب الاخبار–ص25.

[13]: الحميري–الروض المعطار–ص245 ؛ لومبار، موريس–الإسلام في عظمته الاولى(من ق8–11م)–ترجمة: ياسين حافظ–دار الطليعة للطباعة والنشر–بيروت 1977–ص174.

[14]: حلمي، إبراهيم–حالة العراق التجارية–مجلة لغة العرب–العدد 11–بغداد 1913–ج11–ص501.

وذكر اليعقوبي[1]، توافد تجارات شتى البلدان إلى بغـــداد ومنها بلاد الحبشة بقوله: ((بها (بغداد) كل متجر يحمل من المشرق والمغرب وأرض السلام وغير أرض السلام فأنه يحمل إليها من الهند والسند والصين والتبت والترك والديلم والخزر والحبشة وسائر البلدان حتى يكون بها تجارات البلدان أكثر مما في تلك البلدان...)).

وبهذا كانت الحبشة أحدى البلدان التي تاجر معها أهل العراق أيام العباسيين[2]، ومن صادرات الحبشة إلى العراق الأطياب والعاج والتوابل والبخور[3]، وكذلك حمل حمل الرقيق الحبشي إلى بغداد[4]، واستخدم كأيدٍ عاملة[5].

كما صدرت الحبشة القطن والقمح والتوابل والافاويه[6] والمر والبخور[7] وكذلك العاج إلى الهند والصين وبلاد فارس[8].

4: شـــرق أفريقيا

ولقد كان لسواحل شرق أفريقيا أهمية، وكمصدّر لا غنى عنه، ففيه معادن وثروات عدة دخلت في التجارة العالمية، ومن البضائع والسلع الداخلة في التجارة العربية مع أفريقيا الشرقية نجد الذهب والحديد[9] والعنبر الذي يعدّ من أهم أنواع الطيب الذي وفرته بلاد الزنج، وكان يصدّر عادة إلى مناطق الخليج ولاسيما العراق، حيث ازداد طلب الخلفاء والأمراء عليه كثيراً، ولهذا أصبح مادة مهمة في

[1]: البلدان–ص234.

[2]: جاسم–النشاط الاقتصادي–ص209.

[3]: زيادة–الحسبة والمحتسب في الإسلام–المطبعة الكاثوليكية–بيروت 1963–ص ص 17–18.

[4]: رياض–دولة حبشية–ص107؛ المسري، حسين علي–تجارة العراق في العصر العباسي–مطبعة كلية الآداب(جامعة الإسكندرية 1982)–ص208.

[5]: الأزدي–حكاية–ص ص 101–102.

[6]: كامل–في بلاد النجاشي–ص111.

[7]: العارف، ممتاز–الأحباش بين مأرب واكسوم–المكتبة العصرية–بيروت1975–ص383.

[8]: الزهري–الجغرافيا–ص124.

[9]: الشيخلي–العلاقات التجارية بين الخليج العربي وشرق أفريقيا كما يعكسها البلدانيون العرب في العصر الوسيط–جامعة بغداد–كلية الآداب–ص356.

النشاط التجاري بين الساحل الأفريقي الشرقي والخليج العربي، واتجه التجار إلى مناطق توفره في شرق أفريقيا مثل ماليندي ومقديشو وغيرها[1].

ومن السلع الأخرى الجلود واللؤلؤ، وقد أدرك التجار العرب، ومنهم تجار الخليج العربي، أهمية شرق أفريقيا كموطن لتوفر الذهب، فحملوه إلى مراكز الخلافة العربية الإسلامية، فكان اندفاع العمانيين للحصول، عليه حيث يصلون إلى سفالة وهي أقاصي بلاد الزنج وإليها تقصد مراكب العمانيين والسيرافيين وهي أرض كثيرة الذهب كثيرة العجائب[2].

كذلك كان العاج من منتجات الشرق الأفريقي المهمة، حيث عُدّ في بعض المدن الزنجية أهم من الذهب[3].

ويشكل الحديد مادة أساسية جذبت التجار العرب إلى أفريقيا الشرقية، وقد شهدت تجارة الحديد ازدهاراً كبيراً في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي[4]، وهو من المعادن المطلوبة حيث وجد في جميع بلاد الزنج[5]، وخاصة في سفالة. ويطلبه الهنود بالرغم من وجوده عندهم، لأن حديد سفالة أكثر جودة، فأنهم كانوا يشترونه منهم[6]، وكان يجلب إلى دمشق لتصنع منه السيوف القاطعة[7]، والملاحظ على سكان الساحل من الزنوج، أنهم كانوا يفضلون التزين بالحديد بدلاً من الذهب والفضة[8].

ومن الصادرات أيضاً الحيوانات كالنمور والفيلة والزرافات، فقد حملت من بلاد الزنج إلى الملوك والأمراء كهدايا لغرابتها، فقد كانت النمور الزنجية معروفة لدى التجار، حيث أن جلودها من أفضل الأنواع، واستخدمت لصناعة السروج. وحملت

---

[1]: م.ن-ص359.

[2]: م.ن-ص356.

[3]: م.ن.

[4]: م.ن-ص358.

[5]: الإدريسي-نزهة المشتاق-ص31.

[6]: م.ن-ص34 ؛ ابن الوردي-خريدة العجائب-ص ص 49-50.

[7]: دافدسن، باذل-أفريقيا الشرقية والاستعمار الأوربي-القاهرة 1968-ص232.

[8]: المسعودي-مروج الذهب-ج2-ص15؛ القزويني-آثار البلاد-ص23.

الفيلة للحصول على عاجها، كما استخدمت كوسيلة لركوب الخلفاء في الأعياد والمناسبات[1].

كما كان الشرق الأفريقي مركزاً مهماً لتصدير أنواع الأخشاب الثمينة والمرغوبة كالصندل والصاج والآبنوس ويبدو أن مقديشو كانت مركزاً لتصدير الأخشاب من أجل استخدامها في بناء مدن المنطقة سقوفاً للبيوت[2].

[1]: الشيخلي–العلاقات التجارية–ص358.

[2]: م.ن.

أولاً: الطـــرق التجارية البحرية عبر البحـــر الأحمـــر

لقد اهتمت الدولة العربية الإسلامية بطرق التجارة بأنواعها البرية والنهرية والبحرية، وذلك من خلال اهتمامها بالتجارة بشكل عام[1].

إن اهتمام العرب بالطرق التجارية في مختلف العصور الإسلامية يُعـــد أمراً جوهرياً، فقد اهتم الخلفاء بانشاء الطرق التجارية وتعبيدها وإصلاحها[2] وتقسيمها إلى مراحل ومنازل وإيجاد فنادق للتجار[3] وخاصة على الطرق المتجهة إلى الشرق[4] سواء المتجهة منها إلى الصين أو الهند[5].

ولما كانت الطرق البحرية في العصور القديمة معرضة لكثير من الأخطار الطبيعية كالعواصف والدوامات، أو الأخطار البشرية كهجمات القرصان، لذلك كان التجار يتحاشونها ما استطاعوا، غير أن أهمية سلع الهند والشرق الأقصى اضطرت التجار إلى ركوب البحر[6].

وتتميز الطرق البرية بأنها أقصر وآمن من الطرق البحرية، غير أنها تتعرض لبعض الأخطار، منها أنها تمرّ في مناطق صحراوية وعرة وجرداء، قليلة المياه، إضافة إلى اللصوص وقطاع الطرق الذين يكثرون في تلك المناطق، وسيّما عند ضعف الحكومات[7].

أما المسالك البحرية فبعضها يسلك الخليج العربي، وبعضها يسلك البحر الأحمر:-

وسنتناول الطرق من داخل الجزيرة العربية إبتداء من عدن، حيث تُعـــد عدن مدخل البحر الأحمر الجنوبي، فقد كانت من أكبر محطات تبادل المتاجر والسلع

---

[1]: كاهين، كلود-تاريخ العرب والشعوب الإسلامية-ترجمة: بدر الدين قاسم-ط2-دار الحقيقة-بيروت 1977-ص155.

[2]: وكيع، محمد بن خلف بن حيان(306هـ/917م)-أخبار القضاة-نشر عالم الكتب-بيروت-ج3-ص286.

[3]: ابن بطوطة-الرحلة-ص365.

[4]: ديمومبين،م. غودفروا-النظم الإسلامية-ترجمة: فيصل السامر وصالح الشماع-بيروت 1961-ص 214.

[5]: أبو يوسف، يعقوب بن ابراهيم(ت182هـ/798م)-الخراج-ط2-القاهرة 1382-ص185.

[6]: العاني، عبد الرحمن-تحول الطريق التجاري من الخليج العربي إلى البحر الأحمر وازدهار عدن-مجلة كلية الآداب-العدد 28-مايس1980-ص108.

[7]: م.ن.

بين الشرق والغرب، فكانت تنقل السلع من عدن إلى جدة على البحر الأحمر ثم إلى مدينة القلزم والسويس والطور فتنقل الأولى إلى مصر[1] ثم إلى الاسكندرية عن طريق النيل[2] ثم إلى أوربا وجزر البحر المتوسط إلى القسطنطينية، حيث كانت المسافة إليها من تنيس في مصر عشرين يوماً[3]. والثاني عبر الأردن إلى دمشق ثم إلى حمص وحلب فموانئ البحر المتوسط ثم إلى أوربا[4].

أما الطريق المتجه إلى الجنوب من عدن فينقسم بعد مضيق باب المندب إلى اتجاهين، الأول إلى شرق أفريقيا ماراً بجزيرة سقطري، ومنها إلى أول مرفأ في الساحل الأفريقي الشرقي وهو رأس حافوني[5] ثم تتجه بعد ذلك إلى مقاديشو أول مدن الزنج[6]، ومنها إلى زنجبارثم كلوة ثم إلى سفالة وهي حد أسفارهم، ثم يتجهون يتجهون من بعدها نحو جزيرة مدغشقر[7].

والثاني حول ساحل جزيرة العرب، حيث ينقسم إلى اتجاهين، أولهما يصعد شمالاً الى الخليج العربي، وفيها من المدن هرمز وسيراف ويمر بمدن العراق ومنها البصرة وواسط وبغداد والكوفة والأنبار، ثم يمر ببلاد الشام حيث مدينة حمص ودمشق وصور وعكا وغزة[8] ومنها إلى موانئ البحر المتوسط[9]. والثاني يتجه جنوباً إلى الهند حيث يمر بميناء كجرات وكمباي ثم ساحل الملابار[10] ومنه إلى جزيرة سرنديب (سيلان) ثم إلى ملقا والملايو ثم إلى سومطرة وجاوة ثم تصل في النهاية إلى ميناء كانتون (خانقو) وبحر الصين عامة[11].

---

[1]: فهمي–طرق التجارة–ص ص136–137.

[2]: صالح، محمد أمين–النظم الاقتصادية في مصر والشام في صدر الإسلام–مكتبة سعيد رأفت–جامعة عين شمس–ص261.

[3]: خسرو–سفرنامة–ص80.

[4]: فهمي–طرق التجارة–ص124.

[5]: رأس حافوني: ميناء في الصومال.عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص300.

[6]: ابن خرداذبة–المسالك والممالك–ص60 ؛ ابن سعيد–الجغرافيا–ص81.

[7]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص94.

[8]: ابن رستة–الأعلاق النفيسة–ص96.

[9]: فهمي–طرق التجارة–ص124.

[10]: ساحل الملابار: الساحل الجنوبي الغربي للهند، وفيه موانئ كثيرة منها قاليقوط وكولم ملي وغيرها.
عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص188.

[11]: فهمي–طرق التجارة–ص165.

ولا ينفصل طريق أواسط الجزيرة عن الطريق الأساس الكبير الذي يبدأ من الصين وصولاً إلى الشمال، وسأعرض فيما يأتي حلقات التواصل بين بدايات الطريق الكبير وبداية الطريق داخل الجزيرة، وكالآتي:-

يبدأ الطريق الكبير من المشرق من أقاصي بلاد الصين ويمر بالصين ثم سواحل البحر في جنوب بلاد السند ثم يقطع البحر إلى جزيرة العرب وأرض اليمن، حيث مدينة ظفار وعُمان وحضرموت وعدن وصنعاء، ثم يقطع الإقليم بحر قلزم فيمر ببلاد الحبشة ويقطع نيل مصر، حيث مدينة النوبة ثم يمر بأرض المغرب حتى ينتهي إلى بحر المغرب[1].

أما الطريق الآخر فيبدأ من المشرق فيمر ببلاد الصين ثم بلاد الهند[2] حيث مدينة مدينة كجرات وفيها تقع أعظم مراكز الهند في تجارة التوابل وهي كمباي، وديو[3] ثم بلاد السند وفيه المنصورة والديبل، ثم يقطع الجزيرة العربية في أرض نجد وأرض تهامة وفيه من المدن البحرين وهجر ومدينة يثرب والجار ومكة والطائف جدة وثم يقطع بحر قلزم ويمر بصعيد مصر فيقطع النيل حيث هناك مدينة قوص وأسوان ثم يمر بأرض المغرب وسط بلاد أفريقيا ثم ينتهي إلى بحر المغرب[4].

وكان هذا الطريق الذي يأتي من سواحل الهند ويستمر حتى يصل موانئ البحر الأحمر (القلزم) ومنها تصل إلى شواطئ النيل ثم إلى القاهرة ومنها إلى الموانئ المصرية[5]، هو الأساس في التجارة بين الهند ومصر وربما كان هذا الطريق معقداً معقداً وصعباً لكنه كان أقصر الطرق وأكثرها أمناً[6].

وطريق يأتي من المشرق فيمر بشمال بلاد الصين ثم ببلاد الهند وفيه مدينة قندهار ثم يمر بشمال بلاد السند ثم بكابل وكرمان وسجستان، ثم يصعد إلى الخليج

---

[1]: ابن رستة-الأعلاق النفيسة-ص96.

[2]: م.ن.

[3]: فهمي-طرق التجارة-ص170.

[4]: ابن رستة-الأعلاق النفيسة-ص97.

[5]: فهمي-طرق التجارة-ص124.

[6]: كان هذا الطريق مسلكاً للحجاج لأكثر من مائتي سنة، وكان تجار الهند يردون إلى عيذاب ثم إلى قوص ثم إلى القاهرة، غير انه لم يكد يخلو من صعوبات تعترض الملاحة فيه لاسيما المسافة الكبيرة من الهند إلى البحر الأحمر وما فيها من تيارات بحرية وهوائية متعارضة فضلاً عن كثرة الشعاب المرجانية في البحر الأحمر. المقريزي-الخطط-ج1-ص12.

العربي ماراً بسواحل بحر البصرة وفيها من المدن مدينة سيراف ويمر بمدن العراق وفيها البصرة وواسط وبغداد ثم يمر ببلاد الشام ثم يقطع إلى أسفل أرض مصر ثم بلاد أفريقيا[1].

أما الطريق الذي يأتي من الخليج العربي فيبدأ من الابلة والبصرة ويمر بالخليج العربي[2] ويصل إلى سيراف التي تقع على الساحل الشرقي للخليج العربي[3]، ثم تصل إلى البحرين ومنها إلى عُمان وإلى مسقط[4]، ثم يسير بمحاذاة الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية حتى عدن[5]، فكان طريق منها يدخل البحر الأحمر حتى يصل جدة ثم مصر، والآخر يسير من عدن إلى شرق أفريقيا ماراً حول الساحل الصومالي لتجنب القراصنة الهنود في جزيرة سقطري. ثم ينحدر جنوباً على طول الساحل الأفريقي الشرقي ماراً بمراكزه التجارية ليصل إلى زنجبار ومنها إلى سفالة ثم يتجهون نحو جزيرة مدغشقر[6].

ومن المراكز التجارية المهمة على البحر الأحمر هي :-

القــلزم

مدينة على ساحل البحر الأحمر من جهة مصر[7]، ومما زاد من أهميتها التجارية التجارية كونها تقع بالقرب من البحر المتوسط فهي لا تبعد عن الفرما التي على البحر المتوسط سوى ليلة واحدة، وبهذا تكون قد ربطت هذه المدينة بين بحرين مهمين (الأحمر والمتوسط) وقد أدت القلزم دورها التجاري منذ عهد ما قبل الإسلام، فقد أصبحت الميناء الرئيس لمصر في البحر الأحمر منذ القرن الخامس

[1]: ابن رستة-الأعلاق النفيسة-ص97.

[2]: المسعودي-مروج الذهب-ج2-ص55.

[3]: حوراني-العرب والملاحة-ص10.

[4]: المسعودي-مروج الذهب-ج1-ص149.

[5]: المسعودي-م.ن-ص108 ؛ ابن رستة-الأعلاق النفيسة-ص86.

[6]: الشاوي، عبير كريم عبد الرضا-التجارة العربية الإسلامية مع الساحل الأفريقي الشرقي حتى القرن 9هـ- رسالة ماجستير غير منشورة-جامعة بغداد 2001-ص99.

[7]: أبو الفدا-تقويم البلدان-ص117.

الميلادي، واستمرت بتأدية نشاطها التجاري خلال حقبة صدر الإسلام وما بعدها[1].

هذا وقد ساعد موقعها على طريق التجارة الدولية الذي يربط الغرب بأقصى الشرق[2]، إلى أن تكون مركزاً لتجميع البضائع ونقلها إلى الحجاز واليمن وجدة وصنعاء وعدن والشحر وعُمان والسند والهند والصين[3]. ولعل خير دليل على أهمية هذه المدينة هو أن البحر الأحمر كان ينسب إليها فيقال (بحر القلزم)[4].

والقلزم ككل المراكز التجارية تكون بالطبع مدينة ذات مستوى اقتصادي جيد[5]، على الرغم من أنها مدينة فقيرة زراعياً، وحتى ماء الشرب كان يحمل إليهم في المراكب من آبار بعيدة[6]. إلا أن ازدهارها التجاري كان كفيلاً بأن يجعلَ أهلها ميسوري الحال[7].

ونستشف من قول ابن خرداذبة[8] نتيجة هامة وهي أن سفن البحر الأحمر كانت تصل البحار الشرقية إلى الهند والصين وتعود محملة بالبضائع إلى القلزم ثم إلى الفسطاط ومنها إلى الإسكندرية حيث تصل إلى أوربا عبر البحر المتوسط، فيمر الطريق إلى المغرب الأقصى مروراً بمراكز التجارة الهامة مثل برقة ثم إلى إفريقيا (تونس) ومنها إلى الأندلس بعد عبور المضيق ويمتد الطريق بعد ذلك إلى بلاد الفرنجة.

ثانياً: الأســواق التجاريـــة

إن انتشار الأسواق التجارية في جميع أطراف جزيرة العرب، وكثرة عددها، يدلّل على مدى تطور النشاط التجاري الذي أحتل مركزاً مهماً في المورد

---

[1]: عبد الصاحب–التجارة الخارجية–ص229.

[2]: ابن خرداذبة–المسالك والممالك–ص ص 153–154.

[3]: المقريزي–الخطط–ج1–ص28.

[4]: أبو الفدا–تقويم البلدان–ص117.

[5]: اليعقوبي–البلدان–ص94.

[6]: الاصطخري–المسالك–ص33.

[7]: اليعقوبي–البلدان–ص94.

[8]: المسالك والممالك– ص 154–155.

الاقتصادي عند العرب[1]. وكان لكل قبيلة فائض من الثروات تحتاج إلى الاتجار به أو استبداله بما هي في حاجة إليه، ويتم ذلك في الأسواق[2]. وعادة تمتد الأسواق على طول الشوارع الرئيسة، وفيها توجد الدكاكين على الجانبين، وحوانيت مفردة خارج الأسواق الرئيسة[3]. وكان للعرب أسواق عامة يجتمعون فيها للبيع والشراء[4]، والشراء[4]، كما كان السوق مركزاً للنشاط الاجتماعي والسياسي، ففيه يلتقي المسلمون ليتعارفوا ويتحادثوا[5].

وهذه الأسواق كانت تقوم في أيام معينة من السنة، وتقوم بقرب المراكز الحضرية والتجارية[6]، وقد ارتبط النشاط التجاري بنشاط اقتصادي متنوع، فقد كانت البضائع الداخلة في التجارة إما مسوقة من قبل العرب، من أقطارها المنتجة، وإمّا منتجة عربياً. ولذلك كانت الأسواق الكبيرة تقع في مناطق إنتاج اقتصادي متنوع. ومن هنا أصبحت التجارة سبباً في ثراء الكثير من قبائل وأفراد العرب[7].

وعقدت العرب من قريش الايلاف[8]، مع القبائل الساكنة على طريق القوافل التجارية، وذلك لكي يأمنوا سير التجارة وسلامة وصولها. وقد أشار القرآن إلى ذلك[9].

وكانت للعرب أسواق كثيرة يجتمعون فيها في تجاراتهم ويجتمع فيها سائر الناس ويأمنون فيها على دمائهم وأموالهم، ومنها[10]:-

---

[1]: الحديثي، نزار عبد اللطيف-أهل اليمن في صدر الإسلام-المؤسسة العربية للدراسات والنشر-بيروت لا.ت-ص45.

[2]: الشريف-مكة والمدينة-ص84.

[3]: الشيخلي-الأصناف في العصر العباسي-دار الحرية-بغداد 1976-ص249.

[4]: الشريف-مكة والمدينة-ص84.

[5]: الخربوطلي، علي حسني-تاريخ العراق في ظل الحكم الأموي-دار المعارف-القاهرة 1959-ص184.

[6]: الشريف-مكة والمدينة-ص84.

[7]: الحديثي-أهل اليمن-ص45.

[8]: الايلاف: عبارة عن كتاب أمان يؤمنهم بغير حلف. العسكري، الحسن بن عبد الله بن سهل (ت395هـ/1004م)-الأوائل-تحقيق: محمد السيد الوكيل-(طنجة، المغرب الأقصى-مطبعة دار أمل)-ص21.

[9]: جاء في سورة قريش ((لإيلاف قريش، إيلافهم رحلة الشتاء والصيف، فليعبدوا رب هذا البيت، الذي أطعمهم من جوع وآمنهم من خوف)) . صدق الله العظيم

[10]: اليعقوبي-تاريخ اليعقوبي-تقديم وتعليق: محمد صادق بحر العلوم- ط4-المكتبة الحيدرية-النجف 1394هـ/1974م- ج1-ص239.

ســـوق دومة الجـــندل

تقع في الشمال ما بين الشام والحجاز، وتقوم في أول يوم من شهر ربيع الأول إلى النصف منه، ثم ترق فلا تزال قائمة إلى رأس الشهر[1]. وهي من أسواق العرب الموسمية المهمة كونها تقع عند مفترق الطريق الذي يقصده أصحاب القوافل الذاهبون من جزيرة العرب إلى العراق وإلى بلاد الشام، وبالعكس. مما اكسبها مكانة تجارية متميزة. ويشرف على هذه السوق سادات العرب من قبيلة كلب أو من غسان، وكان اكيدر صاحب دومة الجندل يرعى الناس ويقوم بأمرهم وكان يعشر الناس[2]. وكانت المبايعة فيها تتم عن طريق إلقاء الحجارة، بأن يجتمع الناس على سلعة معينة، يساومون صاحبها عليها. فأيُّهم رضي، ألقى حجره[3]، وهو وهو نوع من أنواع المقامرة أبطله الإسلام[4]. وفضلاً عن ذلك كانت السوق إحدى المراكز الدينية، فقد كان فيها الصنم (ود) الذي كانت تتعبد له قبيلة كلب وبعض القبائل الأخرى[5].

ســـوق المشقَّــر

بهجر، تقوم هذه السوق أول يوم من جمادى الآخرة إلى آخر الشهر[6]، يقصد هذه هذه السوق أخلاط من العرب، كما يصل إليها الأجانب من الشرق عن طريق

---

[1]: ابن حبيب، أبو جعفر محمد (ت245هـ/859م)-المحبر-اعتنى بتصحيحه: د.ايلزة ليختن شتيتر-دار المعارف العثمانية-الهند 1942-ص263.

[2]: علي، جواد-المفصل-ج7- ص 371-373.

[3]: ابن حبيب-المحبر-ص263.

[4]: علي، جواد-المفصل-ص371.

[5]: ابن الكلبي، أبو المنذر هشام بن محمد بن السائب (ت204هـ/819م)-الأصنام-تحقيق: احمد زكي-نسخة مصورة عن طبعة دار الكتب المصرية-1924هـ-ص10.

[6]: ابن حبيب-المحبر-ص265 ؛ علي، جواد-المفصل-ج7-ص373.

البحر[1]، وكان المشرف عليها رؤساء تميم من بني عبد الله بن زيد رهط المنذر بن ساوى، وكانوا يأخذون العشر[2].

وكان لاتصالها ببلاد الهند وفارس عبر مياه الخليج العربي، أثر في غنى أسواقها، واحتوائها على أصناف البضائع العالمية[3].

ويحمي سوق المشقر حصن قديم، به حامية كبيرة، تغلق عليها الأبواب عند دنو الخطر، وكان حصناً كبيراً إدخر فيه الفرس الميرة والأرزاق لتوزيعها على الأعراب أيام المجاعة. ويوجد في هذا الحصن جنود من الفرس، يقومون بضبط الأمن[4].

سـوق صـحار

بعُمان، تقوم أول يوم من رجب. تقوم خمس ليال[5]، ويحضرها التجار من داخل بلاد العرب وتجار البحر[6]، وكان الجلندي بن المستكبر يعشر التجار في هذا السوق[7]، وكان لأهل صحار علاقات تجارية مع البلدان، وكانت تعرض في أسواقهم أنواع التجارات العالمية[8]، كما كانت سوقاً للتجارات المستوردة من اليمن والصين والهند والبحرين، لهذا كانت سوقاً نشطة، ويوجد فيها أصحاب الحرف والصناعات، وقد اشتهرت صحار بثيابها التي عرفت باسمها[9]. وكان البز أشهر ما ما يباع فيها، ولجودته فقد كان أهل الحجاز يستوردونه بكثرة[10].

---

[1]: الأفغاني، سعيد–أسواق العرب في الجاهلية والإسلام–ط2–مطابع دار الفكر بدمشق 1379هـ/1960م–ص242.

[2]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص374.

[3]: الشمري، محمد حمزة جار الله–المعطيات الثقافية والاجتماعية والسياسية لأسواق العرب الموسمية قبل الإسلام–رسالة ماجستير غير منشورة–جامعة بغداد 1999م–ص82.

[4]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص374.

[5]: ابن حبيب–المحبر–ص265.

[6]: المرزوقي، أبو علي احمد بن محمد بن الحسن (ت421هـ–1030م)–الأزمنة والأمكنة–مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية–حيدر آباد–الهند 1913–ج2–ص163.

[7]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص376.

[8]: المقدسي–أحسن التقاسيم–ص92.

[9]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص376.

[10]: المسعودي–التنبيه والأشراف–ص244.

ســـوق دبـــا

بعُمان، تقوم في آخر يوم من رجب، وهي إحدى فرضتي العرب. يقصدها تجار السند والهند والصين وأهل المشرق والمغرب[1]، وهي سوق عظيمة وكبيرة، ذات تجارة مع العالم الخارجي[2]. وكان يحضر هذه السوق العرب، إضافة إلى تجار البحر من الأجانب، حيث تعرض فيها أنواع السلع من الطيوب الهندية والأقمشة الحريرية[3]، وكان يهتم بأمر السوق الجلندي بن المستكبر، ويأخذ العشور العشور من أهل السوق[4].

ســـوق الشـــحر

تقوم للنصف من شعبان، تحت ظل الجبل الذي عليه قبر النبي هود عليه السلام، ولم تكن بها عشور، لأنها ليست بأرض مملكة[5]، وتمتعت الشحر بمكانة تجارية متميزة في بلاد الشرق، فكانت إحدى الموانئ التي تنطلق منها سفنهم نحو الهند وأفريقيا، محملة بالتوابل والبخور، وتستقبل سفن تلك البلاد وتجاراتها[6]. ويعرض في هذا السوق الادم[7] والبز والكندر والمر والصبر[1]، وكان يقصدها التجار من البر والبحر[2].

---

[1]: ابن حبيب-المحبر-ص265 ؛ علي، جواد-المفصل-ج7-ص376.

[2]: علي، جواد-م.ن.

[3]: البكر،منذر-دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام،تاريخ الدول الأجنبية في اليمن-مطبعة جامعة البصرة-1399هـ/1980م-ص382.

[4]: ابن حبيب-المحبر-ص265.

[5]: م.ن-ص266 ؛ علي، جواد-المفصل-ج7-ص377.

[6]: الشمري-المعطيات الثقافية-ص91.

[7]: الأدم: جمع أديـم وهو الجلد المدبوغ. محمد، بدر عبد الرحمن-الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في العراق والمشرق الإسلامي من أوائل القرن 4هـ حتى ظهور السلاجقة-ط1-القاهرة 1989-ص270.

وامتازت سوق الشحر عن بقية الأسواق، بأنها كانت سوقا حرة، لم يخضع التجار فيها إلى الضرائب، مما جعل التجار يقبلون على حضورها ليحصلوا على أرباح أفضل مما يحصلون عليه في الأسواق الأخرى[3]. وكان البيع فيها يتم عن طريق رمي الحجارة[4].

ســوق عــدن

تقوم أول يوم من شهر رمضان إلى عشر يمضين منه[5]، وكان لموقع عدن الجغرافي الممتاز على البحر جنوب مضيق باب المندب، حيث كانت تمر بها سفن الهند ومصر والحجاز والحبشة ذهاباً وإياباً[6]، أهمية خاصة عن بقية الأسواق في اليمن[7]، وكان ملوك حمير يعشرون الناس فيها، ومن بعدهم الأبناء وهم من الفرس[8]، وقد ذكر ابن حبيب[9]: ((أن الأبناء تعشرهم بها ولا تشتري من أسواقهم ولا تبيع)).

ومن تجارات هذا السوق، الطيب بأنواعه الذي يحمل إلى سائر الآفاق[10]. ويجلب إليها الادم والبرود[11].

ســوق صــنعاء

تقوم في النصف من شهر رمضان إلى آخره. وكانت الأبناء تعشرهم[1]، وقد اشتهرت ببيع الخرز والادم والبرود والقطن والكتان والزعفران والأصباغ[2]، وكان

---

[1]: الصَّبِر: وهو نبات من الزنبقات يستخرج من أوراقه اللحمية سائل صمغي مر الطعم وهو ينمو في كثير من الأقطار الآسيوية والأفريقية. النويري–نهاية الأرب–ج11–ص304.

[2]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص377.

[3]: الشمري–المعطيات الثقافية–ص92.

[4]: الأفغاني–أسواق العرب–ص267.

[5]: ابن حبيب–المحبر–ص266.

[6]: اليعقوبي–تاريخ–ج1–ص27 ؛ الأفغاني–أسواق العرب–ص118.

[7]: الهمداني–صفة–ص70.

[8]: علي، جواد–المفصل–ج7– ص 374–375.

[9]: المحبر–ص266.

[10]: اليعقوبي–تاريخ–ج1–ص27.

[11]: الأفغاني–أسواق العرب–ص268.

وكان الناس يحضرون إلى سوق صنعاء لشراء ما يلزمهم وخاصة البرود والخرز[3]، أكثر من غيرها من أسواق العرب وذلك لما تميزت به من رخص أسعار بضائعها[4]. وكان الادم والبرود من التجارات الغالية والرائجة في هذا السوق، وهذانِ الصنفانِ يجلبان إليها من معافر إحدى قرى اليمن فتباع فيها وتصدر إلى الأقطار. وكان البيع فيها بالجسِّ، جس اليد[5].

ســـوق عكـــاظ

تقوم للنصف من ذي القعدة إلى آخر الشهر، وهي من أعظم أسواق العرب وأشهرها[6]، وكانت تقوم في سهل منبسط بين مكة والطائف[7]، ولم تكن فيها عشور ولا خفارة[8]، لذلك تعد سوق عكاظ سوقاً حرة[9]، وقد ساعد على نمو هذه السوق قيامها في الأشهر الحرم التي كان يحرم فيها القتال ويأمن الناس فيها على أموالهم و أنفسهم[10]، وهي سوق تجارة، وسياسة، وأدب، وكانت تنزلها قريش وهوازن وسليم وثقيف والأحابيش وطوائف من العرب[11]، وفي هذه السوق كانت تباع مختلف التجارات والسلع[12]، من أدم وحبوب وأقمشة، كذلك يعرض الرقيق في السوق. وقد اشتهرت سوق عكاظ بأديمها، حيث عرف بين التجارب (الاديم العكاظي)[13].

---

[1]: اليعقوبي–تاريخ–ج1–ص240 ؛ ابن حبيب–المحبر–ص266 ؛ علي، جواد–المفصل–ج7–ص375.

[2]: علي، جواد–م.ن.

[3]: ابن رستة–الأعلاق النفيسة–ص112.

[4]: المقدسي–أحسن التقاسيم–ص86.

[5]: جس اليد: نوع من بيع الملامسة. الأفغاني–أسواق العرب–ص271.

[6]: ابن حبيب–المحبر–ص267.

[7]: الشريف–مكة والمدينة–ص84.

[8]: ابن حبيب–المحبر–ص267

[9]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص377.

[10]: الشريف–مكة والمدينة–ص84.

[11]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص377.

[12]: الشريف–مكة والمدينة–ص84.

[13]: الأديـــم: لم يكن من حاصل عكاظ، بل كان يورد إلى السوق من مختلف الأنحاء. علي، جواد–المفصل–ج7–ص377.

ولم تقتصر سوق عكاظ على النشاط الاقتصادي والاجتماعي، بل كانت مجالاً لتبادل الأفكار، فقد كان يأتي إلى هذه السوق الشعراء والخطباء والحكماء[1].

كانت هذه السوق تقوم من العرب يومئذ مقام الجريدة الرسمية في أيامنا هذه، وكان البيع فيها بجسّ اليد[2].

ســـوق مجنـــة

يقوم في العشرين من ذي القعدة وتستمر عشرة أيام، فإذا رأوا هلال ذي الحجة قصدوا ذي المجاز، حيث يقيمون فيها ثمانية أيام[3]، وهي في موضع قرب مكة تقع تقع بمر الظهران، قرب جبل يقال له الأسفل، وهو بأسفل مكة[4]، وتقام بعد انتهاء سوق عكاظ، في أرض كنانة[5].

ســـوق ذي المجـــاز

قريبة من عكاظ[6]، في موضع بمنى بين مكة وعرفة[7]، بناحية كبكب[8]، وتقوم أول أول يوم من ذي الحجة إلى يوم التروية[9]، وسميت ذي المجاز لأن إجازة الحج كانت فيه[10].

---

[1]: الشريف–مكة والمدينة–ص86.

[2]: الأفغاني–أسواق العرب–ص282.

[3]: الزبير بن بكار، أبو عبد الله بن عبد الله بن مصعب (ت256هـ/869م)–جمهرة نسب قريش وأخبارها–تحقيق: محمود محمد شاكر–مطبعة المدني–1381هـ ص368.

[4]: الأفغاني–أسواق العرب–ص346.

[5]: الأزرقي، أبو الوليد محمد بن عبد الله احمد (ت223هـ/837م)–أخبار مكة وما جاء فيها من آثار–تحقيق: رشدي صالح ملحس– دار الأندلس للطباعة– بيروت 1983–ج1–ص188 ؛ الحموي–معجم البلدان–ج5–ص58 ؛ القزويني– آثار البلاد–ص56.

[6]: ابن حبيب–المحبر–ص267 ؛ علي، جواد–المفصل–ج7–ص375.

[7]: الأزرقي–أخبار مكة–ج1–ص191.

[8]: كبكب: جبل بعرفات خلف ظهر الأمام إذا وقف. الأفغاني–أسواق العرب–ص347.

[9]: التروية: سمي بذلك لأنهم كانوا يرتوون فيه من الماء ويملؤون أوعيتهم لما بعده إذ لا ماء بعرفة. الأفغاني–أسواق العرب–ص347.

[10]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص380.

ســوق حباشــة

من أسواق العرب المشهورة[1]، وموضعها بتهامة في ديار(بارق) نسبة إلى واد هناك يقال له بارق[2]، وكانت تقام في شهر رجب[3]، حيث تقوم في الأول منه وتستمر ثمانية أيام[4]، و أصحابها من الأزد[5]، وكان يتاجر فيها أهل الحجاز و أهل اليمن، ومن جملة من تاجر فيها الرسول (صلى الله عليه وسلم)[6].

وكان لموقع سوق حباشة على طريق التجارة بين مكة واليمن أهمية كبيرة، فقد زاد من نشاطها التجاري[7]، ولم يكن التجار خاضعين للضرائب، مما زاد من أرباحها مقارنة بالأسواق الأخرى[8].

ثالثاً: الســفن التجاريـــة

إن السفن هي إحدى أضلاع مربع النشاط التجاري، فهي أهم وسائل نقل التجارة العالمية، كما أنها لم تكن مجرد وسيلة لنقل السلع، بل كانت وسيلة لنقل الأفكار والثقافات المختلفة بين الموانئ[9]، كما استعملت لنقل التجار والمسافرين، فمنها ما كان قاصراً على نقل البضائع، ومنها ما كان قاصراً على نقل الركاب من مكان لآخر[10].

وقد استعملوا المراكب الصغيرة للملاحة الساحلية، بينما استعملوا المراكب الكبيرة لعرض البحار والمحيطات[11]، وبما أن طبيعة البحر الأحمر تختلف عن طبيعة بحار العالم الأخرى من حيث احتوائه على صخور، وما به من تيارات

---

[1]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص376.

[2]: الأفغاني–أسواق العرب–ص258.

[3]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص376.

[4]: الزبير بن بكار–جمهرة–ص371.

[5]: الأزرقي–أخبار مكة–ج1–ص191.

[6]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص376.

[7]: الأفغاني–أسواق العرب–ص258.

[8]: الشمري–المعطيات الثقافية–ص95.

[9]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص117.

[10]: الفيل، محمد رشيد–العلاقات التجارية بين العراق والصين في القرون الوسطى–المجلة الجغرافية–المجلد الثاني–السنة الثانية–1964–ص102.

[11]: اليوزبكي، توفيق سلطان–تاريخ تجارة مصر البحرية في العصر المماليكي–مؤسسة دار الكتب– الموصل 1975–ص87.

بحرية وأعاصير، لذا تطلب تغييراً في بناء السفن التي تبحر فيه[1]، لذلك فقد احتاجت هذه السفن إلى نوع خاص من الخشب الذي يمتاز بمتانته وصلابته، كي يستطيع مقاومة التيارات والأعاصير الجوية، فقد كانت تصنع من خشب الساج أو خشب جوز الهند، فهما أجود أنواع الخشب، فهو شديد الاحتمال ولا يتشقق ولا يتقلص ولا يتغير شكله، كما أنه يتصف بالمرونة حتى يسهل استعماله[2]، وكان هذا هذا النوع من الخشب يجلب من الهند واليمن.

وقد وصف لنا ابن جبير[3] كيفية صنع مراكب البحر الأحمر فقال: ((الجلاب[4] التي يعرفونها في هذا البحر الفرعوني[5] ملفّقة[6] الإنشاء، لا يستعمل فيها مسمار البتة، إنما هي مخيطة بأمراس من القنبار[7]، وهو قشر جوز النارجيل، يدرسونه إلى أن يتخيط، ويفتلون منه أمراساً يخيطون بها المراكب ويخللونها بدسر من عيدان النخيل، فإذا فرغوا من إنشاء الجلبة على هذه الصفة سقوها بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش وهو أحسنها)).

وقد اختلف المؤرخون في معرفة الأسباب التي من أجلها استعملت حبال الليف بدلاً من المسامير. فيذكر ابن جبير[8]: إن السفن المخيطة تكون مرنة فإذا اصطدمت اصطدمت بالشعاب المرجانية التي تكثر في البحر الأحمر كانت أقل تعرضاً للكسر من المراكب التي استعملت فيها المسامير.

---

[1]: ماهر، سعاد–البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية–وزارة الثقافة–دار الكاتب العربي للطباعة والنشر–ص189.

[2]: ابن جبير–رحلة ابن جبير–ص47.

[3]: م.ن–ص44.

[4]: الجلبة: نوع من السفن، ويبدو أنها سميت بهذا الاسم لأنها تجلب البضائع والناس. ابن جبير–رحلة ابن جبير–ص44.

[5]: البحر الفرعوني: هو البحر الأحمر، أطلق عليه أسم الفرعوني نسبة إلى فرعون موسى(ع) الذي غرق فيه كما تذكر النصوص الدينية. عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص120.

[6]: ملفقة: ضمت قطعة منها إلى أخرى. عثمان–م.ن.

[7]: القنبار: وهو ليف جوز النارجيل ، وهم يدبغونه في حفر على الساحل، ثم يضربونه بالمرازب ثم تغزله النساء وتصنع منه الحبال لخياطة المراكب. ماهر–البحرية–ص193.

[8]: رحلة ابن جبير–ص47.

وذكر القزويني[1]: أن السبب في ذلك هو خوف الملاحين من جبال المغناطيس وهي جبال كثيرة قد علا الماء عليها في البحر الأحمر وكثرت فيه الصخور التي بها المغناطيس الذي يجذب السفن إن كان فيها مسامير.

ولعل الرأي الأكثر قبولاً هو الرأي الذي أورده الأستاذ حوراني، والذي يرجع فيه استخدام الخيوط بدلاً من المسامير في صناعة سفن البحر الأحمر إلى عدم توفر معدن البرونز والحديد الذي تصنع منه المسامير بالقرب من دور صناعة السفن، كما يتطلب الحصول على هذه المعادن وصهرها نفقات كثيرة وجهداً كبيراً قياساً بالمواد التي كانوا يستخدمونها في خياطة الألواح وتثبيتها، إذ كانت متوفرة في مناطق صناعة السفن وبالقرب منها ولا يكلف الحصول عليها ثمناً باهظاً[2].

وامتازت معظم سفن البحر الأحمر بعدم احتوائها على ظهر[3]،قال جوردانوس[4] عند حديثه عن ملبار: ((كذلك السفن لا ظهور لها، و إنما هي مفتوحة ويتدفق إليها الماء فترى رجالها في معظم الأحيان يقفون في بركة من الماء يقذفونه في البحر)).

وكان لابد من قلفطة[5] السفن لكي تسد شقوق السفينة وحماية أخشابها من السوس السوس ومن ملوحة الماء، وبما أن القار لم يكن متوفراً لقلفطة السفن، لذلك كان يستخدم اللبن أو القطن الخام وعليه جير، ويدقان معاً ثم يُشرّب بزيت السمك أو زيت جوز الهند، ومن هذا ينتج معجون أفضل من القار،كما إن هذا المعجون يحتفظ بخواصه اللزجة بشكل أثبت، وتدهن السفن بهذا المعجون بين حين وآخر،

---

[1]: عجائب المخلوقات-ص171.

[2]: الغزالي، بشير حمود كاظم-تجارة البحر الأحمر خلال القرنين 15و16 الميلاديين-رسالة ماجستير غير منشورة-جامعة الدول العربية-معهد البحوث والدراسات العربية-1986-ص32.

[3]: ظهر: وهو القاع الساحلي المرتفع. عثمان-تجارة المحيط الهندي-ص308.

[4]: حوراني-العرب والملاحة-ص260.

[5]: قلفطة السفن: خرزت ألواحها بالليف وجعلت في خللها القار، والقلفاط الذي يقلفط السفن وهو أن يدخل بين مسامير الألواح وخروزها مشاقة الكتان ويمسحه بالزفت والقار. انظر ابن سيدة، أبي الحسن علي بن إسماعيل النحوي اللغوي الأندلسي (ت458هـ/1065م)-المخصص-ط1-مصر 1318هـ-ج10-ص25.

ويتكرر كساء السفينة بهذا المعجون كلما احتاجت إلى إصلاح، فإذا بلغ عدد الطبقات ستاً،عُدَّت السفينة بعد ذلك غير صالحة للعمل[1].

كما إن سفن البحر الأحمر كانت تقلفط بالدسر[2] من عيدان النخيل، وكانت مخروزة[3] بحبل الليف[4]، ثم تسقى بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش، حتى يلين ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر[5].

وكانت هذه السفن تحتوي على:-

1: الدفــة

تحتوي السفينة على دفة[6] في كل جانب، تقع بين مؤخرة السفينة وجانبها، فقد كان لابد للسفن من دفة على كل جانب فإذا مالت الريح بالسفينة بجانب ما فقد ترتفع دفة هذا الجانب عن سطح الماء أو يقل عمقها فيه بحيث تصبح عديمة الفائدة، لذا فالدفة الثانية تعمل على المحافظة على توازن السفينة[7].

والمؤخر وهو أجزاء المركب الخلفية ويتكون من السكان أو الكوثل أو الدفة،والسكان دفة السفينة التي في مؤخرها وتديرها ذات اليمين وذات الشمال[8]، ويذكر المقدسي[9]: ((كانت دفّات السفن تجري في البحار وتحرك بحبلين كسفن النزهة عندنا)) (والكوثل هو الدفة في مؤخر السفينة).

---

[1]: عثمان-تجارة المحيط الهندي-ص129.

[2]: الدسر: كالليف تشد به ألواح السفينة. عثمان-م.ن-ص142.

[3]: مخروزة: مجرورة. الأدريسي-نزهة المشتاق-ص18.

[4]: الأدريسي-م.ن.

[5]: ابن جبير-رحلة ابن جبير-ص44.

[6]: الدفّــة: سكان السفينة، وهي آلة توضع في السفينة تدار بها وتعرف عند المولّدين باسم دفــة. واقدم أنواع السكان مجذاف يدفعه الملاحون إلى البحر من مؤخر السفينة، ويؤثر السكان في سير السفن بإدارته وجعل سطحه منحرفاً على سطح قاعدة الصواري وسطح السفينة فتدور السفينة بفعل المياه فيه. البستاني، بطرس- دائرة المعارف الإسلامية-دار المعرفة-بيروت-لبنان بلا.ت-ج9-ص656.

[7]: حوراني-العرب والملاحة-ص261.

[8]: الحموي، محمد ياسين-تاريخ الأسطول العربي-مطبعة الترقي-دمشق 1945-ص50.

[9]: أحسن التقاسيم-ص67.

لم يكن الاعتماد على الدفة اعتماداً كلياً في توجيه السفينة بل على المجاديف أيضاً التي يمكن بواسطتها التحكم في اتجاه السفينة، بالرغم من كون الدفة توفر الجهد المبذول والوقت في الحفاظ على توازن السفينة[1]. والمجداف عبارة عن خشبة رأسها لوح عريض تدفع بها المياه[2].

2: الانجــر أو (المرساة)

عبارة عن قرص مثقوب من الوسط لتمرير الحبال فيه ويصنع إما من الحجر أو الحديد أو الرخام[3]، وكان غليظاً لا دفة فيه، ولم تكن تلك المراسي من الحديد في أغلب الأحيان، بل كانت أحياناً من الأحجار الثقيلة، ويصل عددها أحياناً إلى ستة أناجر في السفن الكبيرة[4].

كما استخدمت المراسي من أجل سبر أغوار المياه[5] ورسو السفينة في المكان المطلوب، وعادة تكون في مقدمة السفينة، وأن كان هذا لا يمنع من وجود مرسى أو أكثر في المؤخرة لحفظ توازن السفينة في مواجهة التيارات البحرية[6].

3: الدقــل[7] (الصـــاري)

فهو الذي يحمل الشراع[8]، حيث كان يصنع من نخيل جوز الهند[9] أو من الساج[10] الساج[10] وتوجد في أعلاه خشبه مثبتة بالعرض تصنع من خشب الدقل نفسه، وتستخدم في تثبيت الشراع[1].

---

[1]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص131.

[2]: ابن منظور،أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم (ت711هــ/1311م)–لسان العرب–دار صادر–بيروت 1968–ج9–ص23

[3]: حوراني–العرب والملاحة–ص262.

[4]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص131 ؛ متز،آدم–الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري أو عصر النهضة في الإسلام–نقله إلى العربية: محمد عبد الهادي أبو ريدة–دار الكتاب العربي–بيروت بلا.ت–ج2–ص424.

[5]: متز–م.ن.

[6]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص131. ويكون الرسو أما لتفريغ الحمولة وإما لتحميلها والتزود بما يحتاج إليه من زاد وطعام فتلقي بمراسيها، تثبيتاً لها فلا تتحرك ولا تأخذها الأمواج والرياح. انظر. الشاوي–التجارة العربية–ص39.

[7]: الدقل: عبارة عن خشبة طويلة تشد في وسط السفينة يمد عليها الشراع. الزبيدي–تاج العروس–ج7–ص323.

[8]: المسعودي–مروج الذهب–ج4–ص23.

[9]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص132.

[10]: الساج: نوعية راقية من الخشب، وهو يستعمل في صناعة سفن المحيط الهندي ويمتاز بشدة التحمل وعدم التشقق أو التقلص أو التغير في شكله. الزبيدي–تاج العروس–ج2–ص61.

ويُعــد الصاري قلب السفينة فهو الذي يسيرها ويحركها[2]. وتثبيت الصاري مع الشراع له أهمية في الاستفادة من اتجاه الرياح الموسمية ولاسيما قرب الشواطئ[3].

ويتحد طول الدقل حسب حجم السفينة وحمولتها، وفي كل الأحوال فأن طوله يفوق كثيراً طول السفينة[4].

4: الشــراع

يُعــد القوة الدافعة والمحركة للسفينة[5]، ويستخدم من أجل التحكم في سرعة المركب[6]. وقد مر هذا الشراع بعدة مراحل تطور حتى وصل إلى صورته المثلثة في السفن العربية[7]. وكان يصنع من خليط مكوّن من ألياف البردي وأعشاب وألياف الكتان[8]، كانت نهايات الشراع تبطن بالجلد، أما الحبال فكانت تصنع من الجلد أو من ألياف البردي والكتان والقنب[9]، كما زودت السفن الكبيرة بشراعين على الأقل أحدهما كبير[10]، والآخر صغير لا يستخدم إلا عند الضرورة كحدوث عطب في الشراع الكبير، أو عند الإبحار ليلاً[11].

وكانت الأشرعة متعددة الألوان وكان اللون الأحمر والأرجواني يستعمل لسفينة أمير البحار[12].

---

[1]: الزبيدي–تاج العروس–ج2–ص147 ؛ علي، جواد–المفصل–ج7–ص252.

[2]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص132.

[3]: العسكري،سليمان إبراهيم–التجارة والملاحة–ص223.

[4]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص132.

[5]: علي، جواد–المفصل–ج7–ص252.

[6]: الرام هرمزي–عجائب الهند–ص61.

[7]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص126.

[8]: المسعودي–مروج الذهب–ج1–ص44.

[9] : Tott: Ancient ships, p.96.

[10]: المسعودي–مروج الذهب–ج1–ص234.

[11]: السيرافي–رحلة السيرافي–ص101.

[12]: ماهر–البحرية–ص214.

العاملون في السفينة

تطلبت قيادة السفن والإبحار بها بسلام إدارة ماهرة متنوعة من ربابنة وملاحين ومصلحين وغيرهم، والمعلومات المتوافرة عن طاقم السفن قليلة ونادرة، فلا تتوافر لدينا معلومات إلا عن بعضها، يأتي في مقدمتها[1]:-

1: الناخــذاه

وهي كلمة أعجمية الأصل تتكوّن من مقطعين:(نا) وتعني السفينة و(خذاه) وتعني السيد، فالمقصود بها إذن صاحب السفينة[2]، ولهؤلاء عادات يتبعونها قبل أن يبحروا، فإذا أراد أحدهم السفر في مركبه نصب عليها علماً في ركن خاص منها، وذلك ليعلم التجار والناس بعزمه على السفر، ولا يرحل الناخوذة مباشرة بل يبقى أياماً كي يتمكن من يرغب بالسفر معه من تجهيز نفسه ونقل أمتعته إلى المركب[3].

المركب[3].

2: المعــلم

ويسمى المعلم أيضاً بــ (الأستاذ) أو الرئيس[4]، ويقال لكل من المعلم والربان (صاحب الدرك)[5]. والمعلم هو الرجل المدرب على قيادة المراكب الشراعية[6]، ويحتل مكانة مرموقة في سلم النظام المهني البحري[7]. ومعظم معلمي المحيط الهندي كانوا من العرب من عمان واليمن وهرمز وبقية مناطق الخليج العربي[8]،

---

[1]: الشاوي–التجارة العربية–ص52.

[2]: البيروني، أبو الريحان محمد بن احمد (ت440هــ–1048م)–تحديد نهايات الأماكن لتصحيح مسافات المساكن–تحقيق: د. بولجاكوف–مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر–القاهرة 1964–ص33.

[3]: القلقشندي–صبح الأعشى–ج5–ص11.

[4]: ابن ماجد–الفوائد في أصول علم البحر والقواعد–تحقيق: إبراهيم خوري–دمشق 1971–ص ص 221–222.

[5]: المهري، سليمان بن احمد بن سليمان (ت889هــ–1484م)–شرح تحفة الفحول في تمهيد الأصول في علم البحر–تحقيق: إبراهيم خوري–دمشق 1970–ص94.

[6]: ابن ماجد–الفوائد–ص379.

[7]: م . ن.

[8]: المهري–شرح–ص73.

كما أن المعلمين من العرب والهنود كانوا اكثر خبرة بفن الملاحة من المعلمين الزنوج[1].

ويجب على المعلم أن يكون ماهراً في قيادة المركب وتصريفه في الأحوال الصعبة[2]. وأن يدرك المسافات والمجاري ومواسم السفر ومواسم الرياح[3]، والآلات والآلات المستخدمة في السفينة[4]، وأن يفحص السفينة قبل نزولها إلى البحر لإصلاح أي خلل فيها[5]، ويحدد ساعة الإبحار حسب طبيعة الأحوال الجوية وحسب وحسب النظام المتبع. ويجب عليه أن يتفقد أحوال الركاب والعاملين على السفينة وجميع الأشياء من حوله[6]. ويجب عليه عدم ترك صاحب الدفة لوحده لمدة طويلة[7]، وأن لا يشحن السفينة بركاب مواد تفوق طاقتها خوفاً من تعرضها للغرق[8]. كما عليه أن يتصف بالحلم والهدوء والشجاعة والصبر والقدرة على الاحتمال مع حسن السيرة والأخلاق[9].

3: الربـــان

الرجل الثاني في السفينة، ومهمته الإشراف على قيادة السفينة بدءاً من إبحارها وكل ما يتعلق بشؤون الملاحة، لذا يجب أن يكون بصيراً بصنعته حاذقاً فيها[10].

4: الملاحـــون

يقال للشخص الذي يشتغل في السفينة ويعمل على تسييرها: ((الملاح))[11]، ويكون مكان استقرار الملاحين في مؤخرة السفينة مع متاعهم[1]، وتسند إليهم بعض

---

[1]: شهاب–فن الملاحة–ص55.

[2]: المهري–شرح–ص94.

[3]: ابن ماجد–فن الملاحة–ص329.

[4]: شهاب–فن الملاحة–ص57.

[5]: ابن ماجد–الفوائد–ص329.

[6]: م.ن–ص241.

[7]: م.ن–ص202.

[8]: ابن ماجد–الفوائد ابن ماجد–ص242.

[9]: م.ن–ص241.

[10]: الشاوي–التجارة العربية–ص56.

[11]: ابن منظور–لسان العرب–ج11–ص121.

بعض الأعمال كالتنظيف والتشحيم والشحن والتفريغ والترميم وغيرها من الأمور المتعلقة بالسفينة[2]. وأعدادهم تتفاوت حسب حجم السفينة، فالسفن الكبيرة تحتاج إلى طاقم من الملاحين أكثر من السفن الصغيرة[3].

5: الديـــدبان[4]

هو الرقيب الذي يقف بأعلى الدقل ومهمته متابعة سير السفينة، ويطلع على كل ما يلمحه في البحر، وتحذير الملاحين من الشعاب المرجانية والمناطق العالية في البحر[5]، والعواصف التي تواجهها وملاحظة الأفق[6].

6: الغواصـــون

الذين يغوصون لاستخراج اللؤلؤ أو لإصلاح السفن إذا ما حدث فيها أي عطل. وهم من مهرة الغواصين، ويكون عددهم عشرة على كل مركب[7]، ويحمل الغواص معه أثناء الغوص سكيناً حاداً لقطع المحار[8]، إضافة إلى انه يكون مسلحاً بشوكة طويلة من الخشب على شكل حربة ليدافع بها عن نفسه ضد هجمات الأسماك المفترسة[9]، وتصل مدة مكوث الغواص تحت الماء من ساعة إلى ساعتين في النهار[10].

أما النوع الآخر منهم فهم الذين يمكن تسميتهم بالغواصة المصلحين، والذين لا يقل عددهم عن أربعة، لإصلاح الألواح المعطوبة[11]. حيث كانت السفينة تحمل

---

[1]: م.ن–ص583.

[2]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص308.

[3]: م.ن–135.

[4]: الديدبان: هو ناظر السفينة الذي يشرف عليها، ومكانه أعلى مكان في السفينة ليرى خط سيرها ويطلع الربّان على كل ما يلمحه في البحر. عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص308.

[5]: الرام هرمزي–عجائب الهند– ص 90–91.

[6]: ابن ماجد–ثلاث أزهار–ص82.

[7]: متز–الحضارة الإسلامية–ج2–ص325.

[8]: ابن بطوطة–الرحلة–ص177.

[9]: Chaugu-Kua, op. cit., P.229.

[10]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص222 ؛ متز–الحضارة الإسلامية–ص325.

[11]: عثمان–م.ن–ص135.

عند إبحارها ألواحاً خشبية إضافية لاستبدالها بما يتعلق من ألواح السفينة[1]، وأشهر وأشهر الغواصين هم الزنوج[2].

<u>رابعاً: كيفيـــة معـــرفة الطـــرق التجاريـــة البحريـــة</u>

لقد تعددت وتنوعت الأساليب التي استخدمها التجار العرب في معرفة طرق تجارتهم البحرية فكانت أول الأمر بسيطة إلى أن تطورت وتعقدت[3]، فقد برع العرب في فن الملاحة البحرية فاخترعوا الكثير من الآلات البحرية والقوانين الملاحية التي سهلت أمور الملاحة في بحار العالم[4]، وساعدتهم على قطع رحلاتهم رحلاتهم البحرية، يأتي في مقدمتها:-

1: الإسطرلاب

وهي كلمة يونانية تعني آلة القياس أو مرآة النجوم ويستعمل لقياس زاوية ارتفاع الأجرام السماوية فوق الأرض، كما استخدم في حساب الوقت وكذلك لتحديد البعد عن خط الاستواء[5].

ويُعـــد من اشهر الآلات الفلكية و أكثرها استعمالاً في العصور الوسطى[6]، فهو من الآلات التي سهلت عملية سير السفن في البحار ليلاً ونهاراً، والذي كان له أكبر الأثر في تقدم فن الملاحة عند المسلمين، ويعني الإسطرلاب (ميزان الشمس)[7].

---

[1]: م.ن-ص30.

[2]: متز-الحضارة الإسلامية-ص425.

[3]: ماهر-البحرية-ص274.

[4]: بارتولد.ف-تاريخ الحضارة الإسلامية-ترجمة: حمزة طاهر-ط3-دار المعارف-مصر 1958م-ص147.

[5]: الشاوي-التجارة العربية-ص63.

[6]: بدر، عبد الرحيم-الفلك عند العرب-لبنان 1986-ص 39-83.

[7]: ماهر-البحرية-ص255.

ومع تطور علم الفلك عند العرب والمسلمين فقد استطاعوا تحقيق إضافات دقيقة على الإسطرلابات القديمة[1] وأدخلــوا الكثير من التحسينات على تصميمه والتوسع في طرق استعماله[2]. وكان اعتماد البحارة عليه أكثر وهم في عرض البحر[3].

2: البوصلة (الإبرة المغناطيسية)

تتكون من قطعة صغيرة من المغناطيس مرتكزة بحيث تدور بسهولة في مستوى أفقي، وهي تدل على الاتجاه لأن الأرض تعمل كما لو كانت مغناطيساً كبيراً، وقوة مغناطيسية الأرض تعمل على جذب مغناطيس البوصلة أو الإبرة في اتجاه الشمال والجنوب، مما هو معروف بخط الزوال المغناطيسي، في بعض أنواع البوصلات، كانت قطع المغناطيس الصغيرة توضع مستقرة فوق قطع صغيرة من الخشب لتطفو فوق إناء به ماء[4].

أستعمل العرب البوصلة في أسفار القوافل وسط الصحاري لتعيين القبلة، أي اتجاه المسلمين إلى مكة، فضلاً عن استخدامهم لها في أسفارهم البحرية[5]، كما أن اكتشاف البوصلة طوّر عملية النقل التجاري البحري، والتعرّف على البحار عن طريقها، بعد أن كانوا في السابق يهتدون بالنجوم والشمس والقمر في رحلاتهم البحرية الطويلة[6].

صمم البوصلة ملاحون عرب، إلا أن اختراعها صيني[7]، وقد استعملها فيما بعد البحارة الهنود والصينيون والفرس، ومنهم انتقلت إلى الملاحين الأوربيين[8].

3: الرهنـــامج

---

[1]: حوراني–العرب والملاحة–ص276.

[2]: احمد، إمام إبراهيم–تاريخ الفلك عند العرب–القاهرة 1960م–ص24.

[3]: حوراني–العرب والملاحة–ص278.

[4]: الشاوي–التجارة العربية–ص64.

[5]: سيديو، لويس أميل–تاريخ العرب العام–ترجمة: عادل زعيتر–(نابلس 1948)–ص489.

[6]: الرام هرمزي–عجائب الهند–ص24 ؛ الصالح، صبحي–النظم الإسلامية(نشأتها وتطورها)–ط4–دار العلم للملايين–بيروت 1978–ص397.

[7]: كوك، ريجارد–بغداد مدينة السلام–نقله إلى العربية: فؤاد جميل ومصطفى جواد–ط1–مطبعة شفيق–بغداد 1962–ص70.

[8]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص107.

يعني(الدليل البحري) وهي كلمة أعجمية مكونة من مقطعين (راه) بمعنى الطريق و(نامة) بمعنى كتاب[1]، وقد احتوى على جداول فلكية، ومعلومات عن الرياح، و السواحل، والمد والجزر، وهو ما يحتاج الملاح إلى معرفته[2]، وقد أكد المقدسي ذلك بقوله: ((ورأيت معهم دفاتر في ذلك يتدارسونها ويعدلون عليها ويعملون بما فيها)).

ظلت (الرهنامجات) التي أُلفت في العصر العباسي العمدة في الرحلات البحرية، التي على أسسها اعتمد الربابنة اللاحقون في رحلاتهم حتى القرن 9هـ/15م، ووضعوا مؤلفاتهم على غرارها[3]. وقد ظهر من بين العرب المختصين بفن الملاحة البحرية مثل أحمد بن ماجد[4]، الذي استفاد من معلومات الرهنامجات في تأليف كتبه[5] التي وضع فيها خبرته الشخصية ومعلوماته التي اكتسبها من والده وجده[6].

ومن الأساليب الأخرى التي استخدمها العرب، هي استعمالهم الحمام الزاجل للتأكد من الطريق الذي يسلكونه إن كان آمناً قبل القيام بالسفر[7]، وهو بمثابة البريد البريد الجوي يستخدم لنقل الرسائل بين السفن والموانئ بين التجار في المدن المختلفة[8].

كما اعتمدوا على الإدلاء العارفين بالطرق البحرية، الذين كانوا يأخذون أجوراً مرتفعة من أصحاب السفن التي كانت تبحر من سيراف إلى الصين أو إلى شرق أفريقيا لقاء هذا العمل[9].

---

[1]: ابن ماجد-ثلاث أزهار-ص182.

[2]: المقدسي-أحسن التقاسيم-ص10.

[3]: العسكري،سليمان إبراهيم-التجارة والملاحة-ص229.

[4]: شهاب الدين احمد بن ماجد: وهو ملاح ماهر وأديب مثقف من أهالي مدينة جلفار من مقاطعة عمان، كان من أسرة امتهنت الملاحة منذ عشرات السنين. الحموي، محمد ياسين-الملاح العربي ابن ماجد-دمشق 1947-ص13.

[5]: العسكري، سليمان إبراهيم-التجارة والملاحة-ص229.

[6]: شهاب-أضواء-ص261.

[7]: البيروني-تحديد-ص32.

[8]: ابن العراق، الشيخ نعمان بن محمد(من علماء القرن 10هـ)-معدن الجواهر بتاريخ البصرة والجزاير-تحقيق: محمد حميد الله-معهد البحوث الإسلامية في إسلام آباد-باكستان 1973-ص136.

[9]: البيروني-تحديد-ص35.

ويتضح أن معرفة العرب بفن الملاحة البحرية مكنتهم من اكتشاف ما يحيط ببلادهم من مجاهل العمران، وأن ينزلوا في أخصب البقاع، ويملكوا أغنى المرافئ والثغور، وعن طريق سفنهم التي كانت تمخر عباب البحار طلباً للتجارة، فقد اتخذوا من المدن التي تاجروا معها مثل عدن وجدة و شواطئ أفريقيا وعيذاب والطور في البحر الأحمر وسيراف وعُمان على المحيط الهندي والخليج العربي، محطات لقوافلهم ومراسي لسفنهم، وقد عرفوا هذه البلاد كلها وسلكوا بحارها وكتبوا عن عجائبها ووضعوا لها الخرائط والمصورات أصبحت الخزانة العربية حافلة بمؤلفاتهم التي اخذ الغربيون عنها واهتدوا بها[1].

خامساً: أنـــواع الســـفن

كانت السفن والمراكب في البحر الأحمر والمحيط الهندي تختلف في شكلها وحجمها تبعاً للأغراض التي صنعت من اجلها، ويمكن تقسيم هذه السفن إلى ثلاثة أنواع رئيسة، هي: السفن الحربية، والسفن التجارية، وسفن نقل الركاب، وكانت السفن العربية والصينية والهندية تجوب المحيط الهندي والبحر الأحمر والخليج العربي، ولها أسماء عديدة[2]، كما أشار القرآن الكريم في كثير من آياته إلى السفن التي عرفها الإنسان منذ عهد النبي نوح (عليه السلام) مثل قوله تعالى: ((**واصْنَع**

[1]: شهاب-أضواء-ص330.

[2]: ماهر-البحرية-ص327.

الفُلكَ بأَعْيُنِنَا وَوَحْيِنَا ولا تُخاطِبْني في الذينَ ظَلَموا أنهُم مُغْرَقُونَ))[1]، وقوله تعالى: ((وَحَمَلْناهُ على ذَاتِ أَلواحٍ ودُسُر، تَجْرِي بِأَعْيُنِنا جَزاءً لِمَن كانَ كُفِرَ))[2].

وكانت السفن العربية أكثر هذه الأنواع أهمية وخطورة، ولذلك سنتناول بالتفصيل البعض منها:-

1: الجلبـــة

وهي من السفن التجارية الصغيرة المخيطة التي تستخدم في البحر الأحمر، وقد وصفها ابن جبير وصفاً دقيقاً بقوله ((فلما كان عشي يوم السبت، دخلنا عيذاب، وهي مدينة على ساحل بحر جدة (أي البحر الأحمر) غير مسورة...وما من أهلها ذوي اليسار إلا من له الجلبة والجلبتان، فهي تعود عليهم برزق واسع))[3].

ويقول ابن بطوطة[4]: ((ثم ركبنا البحر من جدة في مركب يسمونه الجلبة، وركب الشريف منصور بن أبي نمر في جلبة أخرى ورغب في أن أكون معه، فلم أفعل، لكونه كان معه في جلبته الجمال، فخفت من ذلك، ولم أكن ركبت البحر قبلها. وكان هناك جملة من أهل اليمن قد جعلوا أزوادهم وأمتعتهم في الجلب وهم متأهبون للسفر)).

2: الجاكـــر

وهو نوع من السفن الكبيرة التي تستخدم لنقل التجارات بين الصين ومدن البحر الأحمر والخليج العربي، وكانت تستخدم في أوقات الحرب حيث تتسع لأعداد كبيرة من الفرسان المقاتلين، وقد وصفها ابن بطوطة[5] بقوله: ((وركبنا في مركب، وجعلنا فيه من خيل الهدية سبعين فرساً. وجعلنا باقيها مع خيل أصحابنا في مركب

---

[1]: سورة هود-آية 37.

[2]: سورة القمر-آية 13-آية 14.

[3]: رحلة ابن جبير-ص42.

[4]: الرحلة-ص163.

[5]: الرحلة- ص 368.

آخر. وكان ركوبي في الجاكر، وكان فيه خمسون رامياً وخمسون من المقاتلة الحبشان)).

3: السـنبوق

هذا النوع من السفن أكثر انتشاراً على سواحل المحيط الهندي[1]، وهو من أشهر المراكب العربية في الخليج وعُمان والبحر الأحمر، يبلغ طوله (80) قدم، وتبلغ حمولته حوالي (180) طن وهو صغير الحجم، ويتميز بمقدمته المنخفضة المحفورة ذات الشكل المنحني ومؤخرته العالية[2]، وهي مكشوفة ليس لها ظهر، ولها شراع مربع[3]. وكان استعماله شائع في الخليج لصيد اللؤلؤ[4]. ويصفها دوزي[5] دوزي[5] بقوله: ((السنبوق سفينة كبيرة وهي مكشوفة وليس لها ظهر، مدببة المقدم عريضة المؤخر، ولها شراع لاتيني أي (مربع))).

كما أن هذا النوع من السفن أصبحت في العصور الوسطى عبارة عن قوارب صغيرة كما يصفه لنا الرحالة ابن بطوطة[6] فيقول ((ثم ركبت من ساحل البصرة في (سنبوق) وهو القارب الصغير إلى الأبلة، وبينها وبين البصرة عشرة أميال)).

4: البــوم

وهي من السفن التجارية التي كانت تستعمل في المحيط الهندي والبحر الأحمر لنقل البضائع التجارية، وهذا النوع من السفن كان يستعمل في العصور القديمة، أما في العصور الوسطى فلم يذكر عنها شئ، وإذ ظهرت في القرن السادس عشر، إبان حركة الاستكشافات التي قام بها البرتغال في تلك الجهات، كما أنها من الطراز القديم الذي ينتهي بطرف حاد مدبب في المقدمة والمؤخرة[7].

---

[1]: م.ن.

[2]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص151.

[3]: ماهر–البحرية– ص348–349.

[4]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–153.

[5]: المعجم المفصل–ج1–ص682.

[6]: الرحلة–ص127.

[7]: ماهر–البحرية–ص333.

5: البغـــلة

وهي من اقدم أنواع السفن التي تجوب البحار الهندية[1]، وأكبر أنواع المراكب المعروفة[2]، يبلغ طولها حوالي (74) قدماً، وعرضها (25) قدماً، أما عمقها فيقدر حوالي (11) قدماً، وتبلغ حمولتها ما بين (150) طناً، و(400) طن، وهي عريضة جداً، ذات أرضية مرتفعة، ولهذه السفن صار واحد وشراع مثلث الشكل[3]، وتبنى هذه السفن من جذوع الأشجار والألواح الخشبية، وجدار السفينة مبطن بالحصير من فوق السطح الخارجي، ويرتفع هذا الجدار عندما لا تكون هناك حمولة على متن السفينة[4] وتستخدم للأغراض التجارية في أعالي البحار[5].وهي من سفن الطراز الحديث الذي ينتهي بمؤخرة مربعة الشكل[6].

سادساً: تأثيـــر الرياح الموسمية في حركـــة التجـــارة العربيـــة

كان العرب على معرفة بنظام الرياح الموسمية وأوقات هبوبها باعتبارها من العوامل الجغرافية التي استفاد منها العرب في رحلاتهم التجارية إلى الشرق الأقصى وشرق أفريقيا، لذلك كانوا سادة الملاحة في الخليج العربي والمحيط الهندي[7]، كما كان العرب منذ القرون الأولى الإسلامية مسيطرين على الملاحة والتجارة في المحيط الهندي مع بلدان المشرق، مراعين في ذلك مناخ البحار وأوقات الرياح الموسمية وملاءمتها لسير السفن للذهاب إلى المشرق أو العودة منه وقد تعلموا ذلك بالممارسة والتجربة[8]، وقد ساعد العرب في تسهيل مهمة تجارتهم استفادتهم من نظام هبوب الرياح الموسمية، فقد عرفوا مواقيتها بدقة، واتجاهاتها، حسب الشهور والمواسم، واحتفظوا بأسرارها لديهم طيلة قرون عديدة[9].

---

[1]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص139.

[2]: الفيل–العلاقات التجارية–ص102.

[3]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص139.

[4]: م.ن–ص141.

[5]: الشامي، احمد–لجنة تدوين تاريخ قطر–قطر 1976–ج2–ص343.

[6]: ماهر–البحرية–ص333.

[7]: لومبار، موريس–الإسلام في عظمته الأولى–ترجمة: ياسين الحافظ–دار الطليعة–ط1–بيروت 1977–ص330.

[8]: المسعودي–مروج الذهب–ج1–ص112.

[9]: كوبر–جغرافية النقل البحري–ترجمة: محمود ربيع–مصر 1975–ص31.

كانت الرحلة إلى السواحل الأفريقية تستغرق ثلاثة أسابيع أو أربعة إلا أن الوقفات على الطريق التي لابد منها للسفن التجارية كانت تتسبب في التأخر عن الوصول إلى الوجهة المقصودة، وكانت السفن تصل في منتصف شهر شباط تقريبا، حيث يكون هناك متسع من الوقت، حوالي الشهرين، قبل أن تهب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية، وكانت السفن تمضي الشهرين في البيع والشراء، وتغادر السفن الموانئ الأفريقية في منتصف نيسان، مع أول بوادر الرياح الجنوبية الغربية، وتبحر عائدة بمحاذاة الساحل الأفريقي لمواصلة تجارتها مع الموانئ[1].

أما التجارة في البحر الأحمر وخليج عدن فكانت مستمرة طوال العام، كما أنها غير مرتبطة بمواسم معينة للإبحار[2]، كذلك كانت الملاحة ممكنة بين سواحل بلاد العرب والهند طوال العام[3].

<u>سابعاً: معوقات التجــارة في البحــر الأحمــر</u>

1: المعوقات الطبيعية

إن طرق التجارة البحرية كانت تتعرض إلى معوقات طبيعية كثيرة، كان لها تأثير في حركة التجارة واستمرارها، وتؤدي إلى حدوث المصاعب في البحار التي يبحرون فيها وتشكل خطراً على السفن[4]، ومنها وجود أنواع الجزر والجبال

---

[1]: عثمان-تجارة المحيط الهندي-ص92.

[2]: المسعودي-مروج الذهب-ج1-ص870.

[3]: حوراني-العرب والملاحة-ص74.

[4]: الرام هرمزي-عجائب الهند-ص ص165-168.

في البحار تؤدي إلى اصطدام المراكب إذا مرت بالقرب منها ونادراً ما تسلم السفن من خطرها وتحطمها أحياناً[1]، وكذلك وجود الدردور، فإذا ما دخل مركب بحري في موضع كهذا يبقى مستمراً بالدوران حتى يتحطم[2]، وكذلك تعرض السفن إلى أخطار العواصف والدوامات والأعاصير الممطرة والرياح الشديدة والشعاب المرجانية التي تؤدي إلى تحطيم المراكب وغرقها وموت من فيها وفقدان ما تحمله من بضائع[3].

وتوجد في البحر الأحمر الصخور المرجانية نظراً لارتفاع الملوحة فيه مقارنة مع البحار الأخرى، وأن ارتفاع الملوحة في مياهه تجعله بيئة صالحة لتكوين الشعاب المرجانية التي تحتاج إلى الحرارة العالية والملوحة، لذلك فهي تمتد على طول سواحل البحر الأحمر، مما أدى إلى ضعف ارتباط السكان بحوض البحر الأحمر[4].

وكانت الملاحة في البحر الأحمر محفوفة بالمخاطر لما فيه من شعاب مرجانية بارزة ورياح معاكسة، ولهذا كانت الملاحة تتم فيه نهاراً فقط، فأما بالليل فلا يُسلك[5]، وقد فسر الادريسي[6] مساوئ بحر القلزم بقوله: ((بحر القلزم فيه جبال عادية فوق الماء، وأرض هذا البحر متوعرة، ذات أحجار وشعب لا يعرفها إلا الربانيون، ولذلك لا يُسلك إلا نهاراً)).

كما أن الرياح العكسية تجعل الملاحة في البحر الأحمر من الشمال إلى الجنوب فقط في فصل من السنة ومن الجنوب إلى الشمال في الفصل الآخر[7].

---

[1]: Qazwin, Hamd-Allahmustafi: Nuzhat AL-Qulube, Translated by G.Lestrange Cambridge press London 1919. P.166.

[2]: المسعودي–أخبار الزمان–ص ص42–43.

[3]: الرام هرمزي–عجائب الهند–ص ص165–168.

[4]: الرويثي، محمد أحمد–البحر وتاريخه الجيولوجي–مجلة الدارة–الرياض–العدد 4–السنة 1984–ص207.

[5]: متز–الحضارة الإسلامية–ج2–ص434.

[6]: نزهة المشتاق–ص8.

[7]: الفقي، عصام الدين عبد الرؤوف–اليمن في ظل الإسلام–ط1–مطبعة دار الاتحاد العربي–1982–ص206.

إضافة إلى أن التجار كانوا يقومون بتوزيع بضائعهم على عدة سفن خوفاً من غرق قسم من السفن، ليتحاشوا الخسارة الفادحة إذا ما كانت السلع في سفينة واحدة[1].

وقد وصف ابن جبير في رحلته المخاطر الملاحية فيه بقوله: ((وكانت أهوال شتى عصمنا الله منها بفضله وكرمه، فمنها ما كان يطرأ من البحر واختلاف رياحه وكثرة شعابه المعترضة فيه، ومنها ما كان يطرأ من ضعف عدة المركب، واختلالها واقتصا مها المرة بعد المرة، عند رفع الشراع أو حطه أو جذب مرسى من مراسيه، وربما سنحت الجلبة بأسفلها على شعب من تلك الشعاب أثناء تخللها فنسمع لها مداً يؤذن باليأس، فكنا نموت مراراً ونحيا مراراً...))[2].

وقال أيضاً مصوراً التجارب المؤلمة التي مرت به أثناء عبوره من عيذاب إلى جدة ((كانت هذه الرحلة تعتبر بالنسبة إلى الحاج كارثة حقيقية))[3].

ورغم هذه الأخطار الطبيعية، إلا أن التجار كانوا يتحاشونها ما استطاعوا، كما أن أهمية سلع الهند والشرق الأقصى اضطرت التجار إلى ركوب البحر[4]، وكان لا لا يركب منهم إلا العالمون بأقاصيره، المختبرون لطرقه ومجاريه وما فيه من جزاير[5].

2: المعوقات البشرية

من المعوقات والعقبات البشرية التي تعرضت لها حركة التجارة انتشار أعمال القرصنة انتشاراً واسعاً، إذ كانوا يقومون بالهجوم على السفن التجارية في الخليج العربي والمحيط الهندي بشكل أوسع[6]، لأن مياهه كانت ترتبط ببلاد وأقاليم ليس

[1]: الجاحظ-البخلاء-تحقيق: طه الحاجري-دار المعارف بمصر-القاهرة 1963-ص14.

[2]: رحلة ابن جبير-ص49.

[3]: البراوي، راشد-حالة مصر الاقتصادية في عهد الفاطميين-ط1-مكتبة النهضة المصرية-القاهرة 1948-ص287.

[4]: العاني-تحول الطريق البحري-ص108.

[5]: الأدريسي-نزهة المشتاق-ص8.

[6]: ابن بطوطة-الرحلة-ص155.

للدولة العربية الإسلامية السيطرة عليها[1]، وكان هؤلاء القراصنة يأوون إلى الشعاب والجزر الموجودة في البحر، حيث كانوا يتواجدون بالقرب من سواحل الهند والسند، وعرفوا باسم ((الميد والكرج)) وقد أمتد نفوذهم إلى جزيرة سقطري التي اتخذوا منها مركزاً لرصد السفن الذاهبة إلى شرق أفريقيا ومهاجمتها والاستيلاء على ما فيها من أمتعة[2]، وكانت لهم بوارج في البحر تقطع الطريق على سفن الدولة العربية الذاهبة إلى الهند والصين وشرق أفريقيا[3]، وكانوا يصلون في غاراتهم في بعض الأحيان إلى مصب نهر دجلة[4].

ولتفادي هذه الأخطار كانت السفن التجارية التي تسلك طريق بلاد الصين تتزود بالمؤن من سواحل عُمان، ثم تواصل رحلتها عبر المحيط الهندي إلى كولم ملي ومنها إلى الصين[5]. وكانت الدولة العربية تضع قوات خاصة لمكافحة القراصنة في الموانئ العربية والمناطق القريبة منها كالبصرة[6]، وكذلك اهتمت الدولة بتقوية الأسطول الحربي لحماية السفن التجارية الذاهبة والقادمة من المشرق[7]، إضافة إلى إلى تزويد السفن بالنفاطين والمقاتلة[8]، وذلك لصد ما يتعرض له التجار من هجمات بحرية من قبل لصوص البحر[9]، وفي بعض الأحيان كان التجار يقومون باستئجار المقاتلين لكي يقوموا بالدفـــاع عنهم وعن تجارتهم ضد القراصنة، وكانوا يسمون (اليماسرة)[10].

---

[1]: العلي–التنظيمات–ص273.

[2]: فهمي–طرق التجارة–ص ص164–165 ؛ متز–الحضارة الإسلامية–ج2–ص440.

[3]: المسعودي–التنبيه والإشراف–ص49.

[4]: حوراني–العرب والملاحة–ص209.

[5]: متز–الحضارة الإسلامية–ج2–ص440.

[6]: المقدسي–أحسن التقاسيم–ص12.

[7]: السامر–الأصول–ص122.

[8]: المقدسي–أحسن التقاسيم–ص12.

[9]: ابن حوقل–صورة الأرض–ص53.

[10]: ابن سيده–المخصص–ج3–ص29.

أولاً: التجــار العــرب

لقد ظهرت فئة كبيرة من التجار العرب الذين لعبوا دوراً مهماً كوسطاء في تجارة الهند، ومنهم:-

تجــار الكارميـــة

وردت الكلمة في المصادر العربية على أشكال متنوعة منها (كارمي، أكارم، كارم)، فاختلف المؤرخون في تحديد معنى التسمية[1]، وعلى أية حال فإن التاجر الكارمي اصطلح على أنه التاجر الذي يشتغل بالتجارة الشرقية بوجه عام وبالتوابل على وجه الخصوص[2]. فقد كانت طائفتهم الدعامة والركيزة الأساسية للبناء الاقتصادي في مصر الإسلامية، فبفضلهم جنت مصر مكاسب عظيمة بفضل قيامهم بنقل التجارة الشرقية من الشرق الأقصى، والهند واليمن وأفريقيا الشرقية إلى مصر، ومن الإسكندرية كانت تحملها السفن إلى الغرب الأوربي[3].

وكانت عدن المركز الرئيس لتجار الكارم في اليمن في العصر الفاطمي، كما كانت قوص مركزهم الرئيس في مصر، وكان الكارمية ينقلون التوابل الهندية من ثغر عدن إلى مينائي مصر العظيمين على البحر الأحمر: عيذاب والقصير، في مواسم معينة من السنة[4]. وجنى الكارمية من وراء اشتغالهم بتجارة التوابل مكاسب هائلة، وكونوا ثروات طائلة، واصبحوا يشكلون الطبقة المميزة والمفضلة عند حكام مصر واليمن لكثرة المكوس التي كانت تفرضها السلطات المصرية واليمنية عليهم[5]. وكانت لهم مستودعات ضخمة وفنادق في قوص والفسطاط وعيذاب والقصير والإسكندرية، وكذلك في عدن والهند، وظلت طائفتهم تحتكر الاشتغال بنقل التجارة الشرقية حتى القرن التاسع الهجري عبر البحر الأحمر الذي كانوا

---

[1]: منهم من نسبها إلى دولة الكانم في السودان الغربي التي تقع بين بحر الغزال وبحيرة تشاد، وسكانها من العرب ويدَّعون النسب العربي الإسلامي وكانت لهم علاقات ودية مع دولة المماليك.

القلقشندي-ضوء الصبح المسفر وجنى الدوح المثمر-مطبعة الواعظ-تحقيق: محمود سلامة-القاهرة 1906-ص253.

[2]: سالم-البحر الأحمر-ص33.

[3]: فهمي-طرق التجارة- ص303-304.

[4]: القوصي-تجارة مصر-ص103.

[5]: ربيع-البحر الأحمر-ص116.

يعــدونه بحيرة إسلامية، بعد أن مُنع التجار غير المسلمين من ولوجه والملاحة فيه، وكان ذلك من العوامل التي ساعدت على نمو تجارتهم واتساعها، وكان خط ملاحيهم الرئيس يمتد من ساحل الملابار وكروماندل[1] إلى الخليج العربي والبحر الأحمر، فقد جلبوا البهار والعنبر والبخور والتوابل والعقاقير، حتى أن تسمية (تجار الفلفل والبهار والتوابل) كانت لا تطلق إلا عليهم[2].

ولم تقتصر تجارتهم على جلب التوابل فحسب، بل شملت المنسوجات والأخشاب والعطور والدقيق والسكر والأسلحة، وأدوات الزينة، وغيرها من سلع اليمن النفيسة، ويُعــد يوم وصول قوافل الكارمية إلى مصر حدثاً هاماً تؤرخ به الأحداث في البلاد[3].

حازت تجارة الكارم على شهرة واسعة لجودة سلعها[4]، فكان التاجر عندما يصل إلى الهند يسارع إلى إرسال خطاب إلى عائلته يعلمها بما سيصل إليها من البضائع الثمينة[5]. ولم يكن كبار التجار يقومون بالتجارة بأنفسهم، بل كانوا يعتمدون على عدد من المستخدمين لمباشرة شؤون تجارتهم (أي: الوكلاء)[6].

ازدهرت التجارة الكارمية بشكل ملحوظ في العصر الأيوبي، لازدياد ثراء تجار الكارم أنفسهم، وقد حدثت تطورات معينة في التجارة العالمية، نتيجة تحول مركز التجارة الكارمية من موانئ المحيط الهندي إلى موانئ البحر المتوسط، لذلك فقد قام تجار الكارم المسلمون بنقل نشاطهم التجاري من عدن إلى القاهرة، ليكونوا على مقربة من المركز التجاري[7]. وقد قدم السلاطين الأيوبيون في مصر لتجار الكارم كل ما من شأنه تسهيل أمورهم ومعاملاتهم التجارية[8].

---

[1]: كروماندل: ساحل الهند الشرقي، وكان مركزاً رئيساً للتجارة مع دول الشرق الأقصى. عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص191.

[2]: فهمي–طرق التجارة–ص301.

[3] : Fischel: W.G. The spice trade In Mamluk Egypt. J.E.S.H.O., VOL., I, 1960.160-161.

[4]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص272.

[5]: لبيب–التجار الكارمية وتجارة مصر في العصور الوسطى–المجلة التاريخية المصرية–المجلد الرابع–العدد الأول–مايو سنة 1951– ص12–14.

[6]: عثمان–تجارة المحيط الهندي–ص272.

[7] : Fischel: op. cit., P., 166

[8]: القلقشندي–صبح الأعشى–ج4–ص32.

وقف صلاح الدين موقفاً مشجعاً للتجار الكارمية لما كان يحصله منهم من ضرائب وتسهيلات، وكان حريصاً على تأكيد نفوذ الكارمية في البحر الأحمر، ومشجعاً لهم على التوسع في مشروعاتهم التجارية. وقد حدث في سنة (577هـ/ 1181م) وهي السنة التي هاجم فيها الإفرنج عيذاب والتجار في البحر الأحمر ولما وصل تجار الكارم من عدن إلى عيذاب حصّل منهم صلاح الدين "زكاة أربع سنين"[1]. إن قيام هؤلاء الكارمية بالوفاء بها دون احتجاج أو تذمر إنما يدل أولاً على طاقاتهم المالية الكبيرة، وثانياً على تقديرهم السليم لمصالحهم التجارية.

وقد بلغ نشاط تجار الكارم ذروته في عصر المماليك، إذ اقترنت تجارة المماليك باسمهم، لما جلبوه من بضائع بهروا بها الشرق والغرب معاً، حيث توحدت قواهم التجارية دون أي تمييز عنصري بينهم، وخلقوا نزعة تجارية منعت التجار الفرديين (العاديين) من منافستهم في تجارة الهند[2]. وعندما أدرك السلاطين المماليك دور تجار الكارمية في تنشيط الروابط بين مصر ومناطق متعددة من الدول، لاسيما الهند من خلال نقلهم أخبار تلك الدول التي مروا بها أثناء تجارتهم[3]، قاموا بتخصيص الأساطيل البحرية لحمايتهم من قطاع الطرق في الثغور والموانئ[4]. كما أنشأت لهم مراكز يجتمعون بها لحل مشاكلهم وتصفية عقودهم التجارية في مختلف المدن التجارية في مصر، ومن أبرزها الكارم[5].

وقد أتاح لهم دورهم الاقتصادي الهام فرصة التدخل في الشؤون السياسية والمالية لدولة سلاطين المماليك، إلى حد أن حكومة المماليك خصصت من أجلهم وظيفة نظر البهار الكارمي، وهي وظيفة هامة يتولى صاحبها مراقبة ما يصل إلى

---

[1]: المقريزي- السلوك- ج1- ص73-74 ؛ لبيب- تجار الكارمية- ص11.

[2]: الدواداري، أبي بكر بن عبد الله بن أيبك(ت736هـ/1335م)-كنز الدرر وجامع الغرر-الجزء السابع بعنوان-الدر المطلوب في مناقب بني أيوب-تحقيق:د. سعيد عبد الفتاح عاشور-دار إحياء الكتب-القاهرة 1972-ص71.

[3]: ابن أبي الفضائل، المفضل(ت672هـ/1273م)-النهج السديد والدّر الفريد فيما بعد تاريخ ابن العميد-باريس 1928-ص50.

[4]: المقريزي- السلوك لمعرفة دول الملوك-تصحيح: محمد مصطفى زيادة-مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر-القاهرة 1958-ج1-ص158.

[5]: وهو في الإسكندرية وألحق به جامعٌ للصلاة، وخان لوضع البضائع، وأول من بنى فندقاً للكارم هو الأمير تقي الدين عمر أبن عم صلاح الدين الأيوبي ؛ ابن دقماق، إبراهيم بن أيدمر العلائي(ت809هـ/1406م)-كتاب الانتصار لواسطة عقد الأمصار-منشورات المكتب التجاري للطباعة والنشر-مطبعة بولاق 1893-ص40.

التجار الكارمية من أصناف البهار وأنواع المتجر، وكانت هذه الوظيفة تضاف أحياناً إلى الوزارة، وأحياناً أخرى إلى الخاص[1]. ويمثل الكارمية طائفة من المسلمين، اتخذوا الإسلام أساسا لوحدة طائفتهم ولم يكن فيهم أي عنصر يهودي[2]، أما من كان يهوديا من التجار وأراد الانخراط في سلك الكارمية فكان عليه أن يعتنق الإسلام[3].

ثانياً: اليهــود الراذانيــة

وهم مجموعة من التجار اليهود[4] من أصل غربي لأنهم لعبوا دور الوسطاء التجاريين بين الغرب والشرق، مارين بأرجاء العالم الإسلامي من طرفه إلى آخره وبأراضي الإمبراطورية البيزنطية من جهة الشمال[5]. وقد كان لهم دور هام في تجارة الشرق الإسلامي منذ عهد مبكر من العصور الوسطى وإلى القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي[6]، فقد أسهموا بشكل كبير في تجارة مصر والتجارة الدولية، وقد عرفوا في مصر بـــ(الطائفة الراذانية)[7].

كان هؤلاء التجار من أكبر المنافسين للتجار المسلمين من فارس والعراق في التجارة بين الشرق والغرب عن طريق مصر[8]. وكانوا يأتون من مقاطعة بروفانس بفرنسا، ويسميهم المسلمون ((تجار البحر))[9]. أما خط سيرهم التجاري فقد وصفه ابن خرداذبة بقوله: ((اليهود الراذانية الذين يتكلمون بالعربية والفارسية والرومية والإفرنجية والأندلسية والصقلبية، وإنهم يسافرون من المشرق إلى

---

[1]: القلقشندي–صبح الأعشى–ج4– ص32–33؛ فهمي–طرق التجارة–ص303.

[2]: لبيب–التجار الكارمية– ص12–14.

[3]: العسقلاني، ابن حجر شهاب الدين احمد بن علي(ت852هــ/1448م)–الدرر الكامنة في أعيان المائة الثامنة–تحقيق: محمد سيد جاد الحق–القاهرة بلا.ت–ج2–ص493 ؛ ابن تغري بردى، جمال الدين أبو المحاسن يوسف(874هــ/1469م)–النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة–القاهرة 1972–ج9–ص229.

[4]: فهمي–طرق التجارة–ص308.

[5] :Cahen,Commercial relations, P.7.

[6]: مسكويه، ابو علي احمد بن محمد بن يعقوب(ت421هــ/1030م)–تجارب الأمم–مطبعة التمدن الصناعية–مصر 1333هــ/1915م–اوفسيت مكتبة المثنى–بغداد–ج1–ص257 ؛ متز–الحضارة الإسلامية–ج2–ص323.

[7]: فهمي–طرق التجارة–ص308.

[8]: مسكويه–تجارب الأمم–ج1–ص257.

[9]: متز–الحضارة الإسلامية–ج2–ص365.

المغرب، ومن الغرب إلى المشرق، براً وبحراً، يجلبون من المغرب الخدم والجواري والغلمان والديباج والفراء والسيوف، ثم يركبون من فتحة في البحر المتوسط فيخرجون بالفرما، ويحملون تجارتهم على الظهر إلى القلزم، وبينهما خمسة وعشرون فرسخاً، ثم يركبون البحر الشرقي من القلزم إلى الجار وجدة، ثم يمضون إلى السند والهند والصين، فيحملون من الصين المسك والعود والكافور والدارصيني وغير ذلك مما يحمل من تلك النواحي حتى يرجعوا إلى القلزم، ثم يحملونه إلى الفرما، ثم يركبون في البحر المتوسط، فربما عدلوا بتجارتهم إلى القسطنطينية فباعوها من الروم، وربما صاروا بها إلى ملك فرنجة في البحر المتوسط، فيخرجون بإنطاكية، ويسيرون على الأرض ثلاث مراحل إلى الجابية، ثم يركبون في الفرات إلى العراق في موضع بغداد، ثم يركبون في دجلة إلى الابلة، ومن الابلة إلى عمان والسند والهند والصين، كل ذلك متصل بعضه ببعض[1]. يتضح من نص ابن خرداذبة أن التجار اليهود كانوا يسلكون ثلاثة طرق: طرق: (***الأول***) منها طريق البحر من فرنسا إلى بلاد الشام، ومن هناك إلى العراق والخليج العربي حتى الهند والصين. (***والثاني***) عبر أسبانيا إلى الساحل الشمالي الأفريقي حتى مصر فالبحر الأحمر إلى الهند. (***والثالث***) عبر وسط أوربا إلى أرض الخزر إلى داخل آسيا وصولا إلى الهند.

وكان مركز نشاطهم التجاري في بعض المدن الأوربية، واستمر هذا النشاط حتى قيام جمهوريات المدن الإيطالية التجارية الذين قضوا على ذلك النشاط[2].

ثالثاً: الوكـــلاء التجاريـــون

إن لقب (وكيل تجاري) كانت بديلاً عن لقب (صاحب تجاري) الذي كان يستخدمه تجار القرون الوسطى. ومهمة هذا الوكيل القيام بعملية تجارية، قائمة على الثقة، وهي القاعدة التجارية المتبعة بين تجار القرن الخامس الهجري/

---

[1]: ابن خرداذبة-المسالك والممالك-ص153.

[2] : Goitein, Evidence on the Muslim poll Tax from non Muslim sources, J.E.S.H.O.VOL.part 3,1963, P.107.(Jews and Arabs).

الحادي عشر الميلادي، وقد كان لكل تاجر في تجارة الشرق، وكيل تجاري يدير له أعماله في حالة غيابه، حيث يقوم بإرسال بضاعة صاحبه من بلد المنشأ إلى أحد الموانئ، وفي مراكب جيدة[1].

إن العلاقات بين التجار القائمة على أساس الثقة، كانت تتطور على مر الزمن لتصبح علاقات شراكه، بموجب عقود رسمية تتم بين الأطراف المتعاقدة. ويوجد نوعان من العقود: (***الأول***) يقدم بموجبه المتعاقدون الخدمات المختلفة في حصص متساوية أو غير متساوية، ويأخذون من الأرباح، أو يتحملون من الخسائر، نسباً تعادل المبلغ الموظف في العملية التجارية[2].

أما العقد (***الثاني***)، فكان يبرم بين شخصين أو بين عدة أشخاص يساهمون برأسمال معين أو ببضاعة معينة أو بالاثنين معاً، بينما يقوم الآخر الوكيل أو الوكلاء الآخرون بهذا العمل التجاري، وبهذه الحالة ينال العملاء حصصاً أدنى من الأرباح، تعادل الثلث، ولكنهم لا يشاركون في الخسائر إذا حصلت[3].

يشير "الدمشقي" إلى هذا النوع من التجار فيسميه الوكيل المجهز، حيث تنحصر مهمته ببيع ما يجهز إليه من البضائع، ثم شراء ما يراه مناسبا من المتاجر، وله حصة في الربح في كل ما يبيعه أو يشتريه[4].

رابعاً: الأهميـــة الاجتماعيـــة للتجـــار ومكانتهم وأصنافهم

كان للتجار مكانة اجتماعية متميزة في العصر العباسي. إذ كان التاجر يتمتع بمركز اجتماعي مرموق[5]، لأن كثيراً من رجالات الدولة وكبار موظفيها، كالوزراء، كانوا من بيوتات ذات أصول تجارية، ولاسيما في عهد المعتصم[6]. وكانوا في حالة يحسدون عليها ومن الطبقة العليا في المجتمع العباسي، وأن عامة

[1] : Goitein, op.cit. P.9.
[2] : Ibid. P.9
[3] : Ibid. P.9

[4]: الإشارة-ص75.

[5]: سوسة، احمد-الشريف الأدريسي في الجغرافية العربية-نشر نقابة المهندسين العراقية-بغداد 1974-ص105.

[6]: ابن الطقطقي،محمد بن علي بن طباطبا(ت709هـ/1309م)-الفخري في الآداب السلطانية والدول الإسلامية-دار بيروت للطباعة والنشر-بيروت 1966-ص171.

الناس يحترمون التجار وينظرون إليهم نظرة ملؤها التقدير، وحتى الأشراف كانوا بحاجة إلى إرضائهم لما عندهم من الثروات[1].

وقد رفع من المنزلة الاجتماعية للتجار أن كثيرين من الفقهاء والعلماء في العصر العباسي عملوا بالتجارة[2]. ويتصف من يعمل بها بالذكاء والفطنة[3]، وكان ازدهار العصر العباسي ورخاؤه الحضاري يرجع إلى النشاط الزراعي والصناعي والتجاري. وكان يشكل مورداً رئيساً من موارد الثروة الاقتصادية[4]. ولقد أفاد التجار من النفوذ السياسي الذي بلغه العباسيون، ومن موقع بغداد التي أصبحت المركز التجاري للتجارة العالمية، فسهّل على التجار الاتصال بالأمم، وجلب نفائس الشرق والغرب، إشباعاً لحاجات قصور الخلفاء وكبار رجال الدولة. ونشطت حركة التجارة بين بغداد والعالم الخارجي، إذ كانت تصب فيها وتخرج منها كميات هائلة من البضائع، براً، وعن طريق نهري دجلة والفرات. وكانت القوافل تخرج مشحونة بالمتاجر والسلع على الطريق الرئيس الممتد منها إلى حلوان ثم إلى الشرق[5].

وكان التجار يتمتعون برغد العيش ونعيم الحياة، وشاركوا الخلفاء والوزراء في ملذات الحياة، بل أنهم فاقوا الخلفاء في غلّوهم في اللّهو والطرب وتتجلى مظاهر الحياة الصاخبة في بيوت التجار بوجه خاص[6].

ويصف ريسلر بيوت التجار بقوله: ((تراها بسيطة متواضعة في مظهرها الخارجي، ولكنها موشاة بالذهب والفضة من الداخل))[7]، وأسرفوا في تزيينها بالألوان والأصباغ والأثاث الفاخر من الوشي والديباج والستائر المذّهبة والبسط

---

[1]: التنوخي، القاضي ابن علي المحسن بن أبي القاسم(ت384هـ/994م)-نشوار المحاضرة وأخبار المذاكرة-تحقيق: عبود الشالجي-1391هـ/1971م-ج2- ص36-39.

[2]: ابن كثير، أبو الفدا الحافظ الدمشقي(ت774هـ/1372م)-البداية والنهاية في التاريخ-دار ابن كثير-بيروت 1966-ج10-ص177.

[3]: ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد(ت808هـ/1405م)-مقدمة ابن خلدون-ط2-لجنة البيان العربي-1965-ج3-ص917.

[4]: الأزدي، يزيد بن محمد بن القاسم(ت334هـ/945م)-تاريخ الموصل-تحقيق: د.علي حبيبة-القاهرة 1967-ص210.

[5]: جلوب، جون باحوت-إمبراطورية العرب-تعريب: خيري حماد-الناشر دار الكتاب العربي-بيروت 1966-ص610.

[6]: المسري-تجارة العراق-ص76.

[7]: ريسلر -الحضارة العربية- ص141-142.

الثمينة وبالغوا في تزيين حدائقهم بأنواع الرياحين والورود، وأكثروا من اقتناء العبيد والغلمان والجواري من مختلف البلدان، واعتنوا أيضاً بموائدهم وبذلوا الأموال الطائلة لجلب الطيور والأسماك والفواكه النادرة[1].

إن حياة التجار كسائر الحياة الاجتماعية للفئات الأخرى حافلة بألوان عديدة من الأخلاق والعادات والتي هي مزيج من الخير والشر ومن هنا فأنه يمكن دراسة الأحوال الاجتماعية للتجار من خلال دراسة جانب مهم وهو:

أخـــلاق التجـــار

انقسمت أخلاق التجار، كغيرها من أخلاق شرائح المجتمع عامة إلى أخلاق حسنة وأخلاق سيئة، وهذه الظاهرة لا تقتصر على شريحة التجار فحسب، بل هي موجودة في كل فئة وكل شريحة، بل أننا نجدها داخل الأسرة الواحدة أحياناً.

أ: الجوانب الأيجابية في اخـــلاق التجـــار

سادت بين شريحة التجار مجموعة من الأخلاق الحسنة، والتي عبرت عن عمق تمسّكهم بمبادئ الدين الإسلامي والعادات والتقاليد الاجتماعية. فمن هذه الأخلاق: التعاون بينهم مستعينين بأخلاق المهنة مهما تنوعت أجناسهم ودياناتهم، فقد جرت العادة بينهم أنه إذا أفلس أحدهم حاول جماعة من التجار أن يجمعوا له رأس مال جديد ليعود ألى ممارسة عمله[2].

كما انشأ التجار نقابة مسؤولة عن مراقبة المعاملات التجارية، ومنع التدليس والغش، والدفاع عن مصالح التجار، وكان لهم رئيس ينتخب من الأعضاء البارزين في النقابة عادة، ويسمى (نقيب أو رئيس التجار)[3].

ويعقد التجار المصالحة بينهم حول ما يعترضهم من مشكلات، كما حصل ذلك بين جماعة من تجار بغداد مع أحد البزازين، عندما طالبوه بما عليه من دين يبلغ أربعة الاف دينار، ولم يتوفر لديه من هذا المبلغ سوى أربعمائة دينار فقط،

---

[1]: الجومرد، عبد الجبار–هارون الرشيد–بيروت 1956–ج1– ص 190–191.

[2]: الشيخلي–الأصناف–ص25.

[3]: م.ن–ص26.

فعرض عليهم أن يأخذوها ويتنازلوا عن الباقي، أو أن يمهلونه حتى يعمل بالأربعمائة دينار ثم يدفع لهم ما عليه من دين، فوافقوه على ذلك[1]. ويبدو أن هؤلاء الجماعة من التجار قد أدركوا الظروف الحرجة التي يمر بها صديقهم فوافقوه على ما اقترحه عليهم، لإعطائه الفرصة للأستمرار بعمله، وتسديد ما عليه من دين .

ب- الجوانب السلبية في اخـــلاق التجـــار

استناداً إلى ما سبق قوله من أن الحياة الاجتماعية للتجار، كانت كسائر الحياة الاجتماعية للفئات الأخرى، قد اتصفت بالخير والشر. فقد سجلت بعض النقاط السيّئة في شخصية بعض التجار، وشملت عدّة مظاهر. فقد عرف بعض التجار في أخلاقهم بعض الجوانب السلبية، منها الحيلة والغدر، فنتيجة لشيوع ظاهرة بيع الجواري، أصبح لبعض تجار الرقيق شهرة واسعة في هذا المجال، حتى برعوا في استخدام شتى صنوف الخداع والحيلة في عملية بيع الجواري، لهذا فقد وضعت بعض الكتب لتحذير الناس من حيل التجار النخاسين، منها كتاب ابن بطلان (455هـــ/ 1063م)[2].

ومما ينقل عن بعض التجار من صفات سيئة خيانة الأمانات التي توّدع عندهم، فيذكر أن رجلاً قدم بغداد حاجاً، وكان معه عقد من الحب يساوي ألف دينار، اجتهد في بيعه فلم ينفق، فأودعه عند رجل من العطارين، ثم حجّ وعاد إلى بغداد، فأنكر العطار العقد، فرفع صاحب العقد قضيّته إلى عضد الدولة البويهي، الذي اتخذ إجراءً معيناً تمكن به من إعادة العقد لصاحبه[3].

ويفهم من الرواية أنه على الرغم من أن بعض التجار معروف لدى أوساط المجتمع بالصلاح والأمانة، إلاّ أنه يصيبه الضعف أمام المال، وهذا الأمر يحمل

---

[1]: التنوخي-نشوار-ج3-ص50.

[2]: رسالة حققها عبد السلام هارون ونشرها ضمن مجموعة رسائل باسم (نوادر المخطوطات)-المجموعة الرابعة-مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر-القاهرة 1954-ص333.

[3]: ابن الجوزي، ابو الفرج عبد الرحمن بن علي بن علي(ت597هـــ/1200م)-أخبار الأذكياء-تحقيق: محمد مرسي الخولي-مكتب الشرقي-القاهرة 1970-ص53 ؛ ابن حجة الحموي، تقي الدين أبي بكر بن علي(ت837هـــ/1433م)-ثمرات الأوراق-تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم-ط1-مصر 1971-ص164.

دلالة مهمة على ضعف الإيمان بالله تعالى، وعدم طاعة أمره بإعادة الأمانات إلى أهلها، ومن ثم فأنه قد عكس صورة سلبية على هذه الشريحة.

ومن الصفات الذميمة الأخرى التي عرف بها بعض التجار: البخل الذي هو عكس الكرم الذي تميّز به آخرون منهم، حيث عرف البخل عن بعضهم، حتى أنه لشدّة بخله قد ألّف كتابا دافع فيه عن البخل[1].

وقد دافع التجار عن وجهة نظرهم تجاه البخل وجمع الأموال. كما أشار الجاحظ إلى ذلك على لسان أحد بخلائه ((إن المال محروص عليه ومطلوب في قعر البحار وفي رؤوس الجبال وظهور الطرق ومشارق الأرض ومغاربها))[2]. ولا بد أن يقابل هذا الحرص على جمع الأموال، بالإزدراء من عامة الناس والطبقة المثقفة بنحو خاص[3].

ومن الصفات السيئة التي اتصف بها التجار اليهود: الإقراض بالربا، لأن أسفار موسى لم تحرّمه بين اليهودي وغير اليهودي[4]. ويرى أحد الباحثين أن العوامل التي فسحت المجال أمام اليهود وساعدته على ذلك هو تحريم الشريعة الإسلامية على المسلم التعامل بالربا[5].

ولكن مهما يكن فقد عُـــد التاجر من الطبقة العامة في المجتمع[6]، ونظراً لتوسع الحركة التجارية وازدهارها وكثرة من اشتغل بها في الدولة العربية فقد برز أصناف من التجار هم:

1: التاجـــر الركـــاض

ويقصد به التاجر المستورد[1]، وهو التاجر الذي ينتقل من بلد إلى آخر، ويوجد في أقاليم وبلدان مختلفة، وأنه يتحمّل مشاق السفر والأخطار التي كان التجار

---

[1]: الجاحظ–البخلاء–ص357.

[2]: م. ن–ص190.

[3]: م.ن– ص14–15.

[4]: ديورانت–قصة الحضارة–ج14–ص62. ولا يمكن نسبة هذا إلى شريعة موسى(ع) لأنّ شريعة الله تعالى واحدة في تحريم الربا، ولكن إذا صحّ فهو راجع إلى التحريف الذي وقع في التوراة.

[5]: اليوزبكي–تاريخ أهل الذمة في العراق–رسالة دكتوراه غير منشورة–جامعة عين شمس–القاهرة 1972–ص410.

[6]: جب، هاملتون–دراسات في حضارة الإسلام–ترجمة: إحسان عباس وآخرون–ط2–دار العلم للملايين–بيروت 1974–ص24.

يتعرضون لها، لوصولهم إلى مناطق بعيدة[2]، ويحمل معه رقعة بأسعار جميع البضائع في البلد الذي يريد العودة إليه، ثم يضيف إليه نفقات النقل والمكوس[3]، وكذلك الضرائب التجارية المفروضة والمختلفة في المقادير بين البلدان، فيضيف كل ذلك إلى سعر السلعة، وذلك لكي يتأكد من نسبة الربح التي يحصل عليها[4]، كما يحتاج إلى وكلاء وسماسرة[5] يأتمنهم عند وصوله إلى مكان شراء السلعة، خوفاً من تعرضه إلى الإفلاس، أو شراءه سلعة لا تنفق في بلده[6]. لأن ((التاجر الحاذق و البصير بالتجارة لا ينقل من السلع إلاّ ما تعم الحاجة إليه من الغني والفقير والسلطان إذ في ذلك نفاق سلعته))[7].
وكان البعض من الأمراء يدخلون كتجار مستوردين للسلع، ولاسيما في أوقات الحاجة إليها[8]، إضافة إلى قيام الدولة بهذا الدور في وقت الأزمات أيضاً[9].

2: التاجــر الخــزان

هو التاجر الذي يشتري البضائع عند كثرة العرض وقلّة الطلب عليها، فيخزّنها بانتظار ارتفاع الأسعار[10]، وهو من التجار غير المتنقلين، ويقيم في إحدى المدن التجارية[11]، وعلى الرغم من عدم سفره فأنه على معرفة بأحوال الأسواق، وهذا الصنف من التجار يكون أكثر من غيره بحاجة إلى تقديم المعرفة بأحوال البضائع

[1]: إخوان الصفا(القرن الخامس الهجري)-رسائل إخوان الصفا وخلان الوفا-دار صادر-بيروت 1957-ج1-ص285.
[2]: عاشور، السيد محمد-دراسة في الفكر الاقتصادي العربي-ط1-دار الاتحاد العربي للطباعة-1973-ص63.
[3]: جب-دراسات-ص24.
[4]: الدوري-تاريخ-ص125.
[5]: سمسار: وهو في البيع أسم للذي يدخل بين البائع والمشتري. الدمشقي-الإشارة-ص74.
[6]: الدمشقي-م.ن.
[7]: ابن خلدون-المقدمة-ج3-ص918.
[8]: ابن يحيى، صالح (كان حياً سنة 840هـ/1436م)- تاريخ بيروت المسمى (أخبار السلف من ذرية بحتر بن علي أمير الغرب ببيروت)- اشرف على تحقيقه: فرنسيس هورس اليسوعي وكمال الصليبي وآخرون- المطبعة الكاثوليكية- بيروت 1969- ص208.
[9]: الصقاعي، فضل الله بن فخر(ت726هـ/1325م)-ذيل كتاب وفيات الأعيان-تحقيق:جاكلين سوبلة-دمشق-المعهد الفرنسي-1974-ص51.
[10]: الدمشقي-الإشارة-ص70.
[11]: الدوري-تاريخ-ص126.

في أماكنها وبلادها، وكثرتها فيها أو قلّتها، ورخصها أو غلائها، ومعرفة أحوال الطريق التجاري إليها وانقطاعه وأحوال الأمن على الطرق التجارية من الّذين يسلكونها، وأن السلع التجارية تباع إذا كانت قليلة والطلب عليها كثير[1]، فهذه أمور أمور يجب أن يلم بها التاجر الخزان لتمشية أمور تجارته.

وهناك تقليد كان الخزان يلتزم به منها النظر في الأحوال العامة للدولة، من حيث التقلبات السياسية، وحالة الأمن، وقوّة الدولة أو ضعفها، من أجل توجيه سياسته التجارية على ضوء هذه الأحوال، كما كان يقوم ببيع ما لديه من السلع عند التنبؤ بأنخفاض الأسعار مستقبلاً، وكذلك شراء البضاعة على دفعات، ولمدة زمنية متفاوتة، للأستفادة من تقلبات الأسعار بمرور الزمن[2].

وكان هؤلاء التجار تحت مراقبة الدولة في أوقات الغلاء باعتبارهم يشكلون أحد أسباب الغلاء[3]. كما كانوا يتعرضون للكراهية والمعاقبة من قبل جمهور المستهلكين[4].

3: التاجــر المجهــز

وهو التاجر المصدّر[5]، مقيم في بلده، ويكون لديه وكلاء عديدون موزعون في مدن تجارية مختلفة، وهؤلاء يكونون على درجة كبيرة من الأمانة والإخلاص والثقة عند ذلك التاجر، مع الخبرة الكبيرة بالتجارة إذ يرسل إليهم السلع التجارية لبيعها، كما أنهم يقومون بدورهم في شراء البضائع وإرسالها إلى التاجر المعني، ولهم حصة من الأرباح المستحصلة[6]، ويشترط في الوكلاء أن تكون لديهم الخبرة بالبضائع التي يبيعونها أو يشترونها، كما كانوا يقومون بعمل ما تقوم به الشركات

---

[1]: الدمشقي–الإشارة–ص70.

[2]: م . ن–ص73.

[3]: ابن الجوزي–المنتظم في تاريخ الملوك والأمم–مطبعة دائرة المعارف العثمانية–حيدر آباد 1357هـ–ج3–ص399.

[4]: المقريزي–السلوك–ج3–ص799.

[5]: الدمشقي–الإشارة–ص52.

[6]: م.ن–ص75.

التجارية في الوقت الحاضر[1]، ويقومون بعقد صفقات للتجارة وبيعها بالنيابة عن التجار، لكي يضمنوا حصولهم على الأرباح من جرّاء ذلك[2].

ثانياً: الشـــركات التجاريـــة وانواعهـــا

نظراً لتوسع الأعمال الإقتصادية في الدولة العربية الإسلامية، وتطور علاقاتها التجارية، إزدادت حاجتها إلى كميات كبيرة من الأموال[3]، وشهد القرنان الثالث والرابع للهجرة، ظهور طبقة رأسمالية نشيطة من التجار تمتلك رؤوس أموال ضخمة بلغت ثروات بعضهم ألوف الألوف من الدنانير وقد عمدت هذه الطبقة من التجار إلى تأسيس الشركات[4]، وكان التجار يساهمون في هذه الشركات بما لديهم من أموال نقدية أوإئتمان[5]، وذلك بنسب متساوية ومتكافئة أو مختلفة[6]، وكان بإمكان التجار أن يشتركوا برأس المال والعمل أو بأحدهما[7]، وسميّت هذه الشركات بشركات المضاربة أو القراض، وهناك إشارة إلى اربعة أنواع رئيسة، وهي :-

1 : شـــركات المفاوضـــة

وهي الشركة التجارية التي كانت تقوم بين شخصين، وسميت (مفاوضة) لأن أموالهم فوضى بينهم، أي: هم شركاء في كل شئ[8]، وأن كل واحد منهما يفوض شريكه بالتصرف في جميع مال التجارة[9]، وفي هذه الشركة يتساوى فيها رأس

---

[1]: الدوري-تاريخ-ص126.

[2]: ابن قتيبة، أبي محمد عبد الله بن مسلم(ت276هـ/889م)-عيون الأخبار-نسخة مصورة عن طبعة دار الكتب-المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والنشر-مصر 1963-ج1-ص175؛ التنوخي-نشوار-ج3-ص81.

[3]: العلي-التنظيمات-ص269.

[4]: المسري-تجارة العراق- ص48-51.

[5]: الدوري-تاريخ-ص126.

[6]: الكاساني، علاء الدين أبو بكر بن مسعود(ت587هـ/1191م)-بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع-ط2-دار الكتاب العربي-بيروت-لبنان 1982-ج6-ص56؛ العلي-التنظيمات-ص269.

[7]: مالك بن انس(ت179هـ/795م)-المدونة الكبرى-طبعة بولاق 1294هـ-اوفسيت مكتبة المثنى-بغداد 1970-ج12-ص40.

[8]: ابن منظور-لسان العرب-ج9-ص75.

[9]: السرخسي، شمس الدين محمد بن أبي سهل(ت490هـ/1096م)-المبسوط-ط3-دار المعرفة للطباعة والنشر-بيروت-لبنان1398هـ/1977م-ج11-ص152.

المال والربح[1]، ويجوز أن يكون رأس مال الشركة نقوداً، أو يكون لأحد الشريكين الشريكين عروض تجارية، أو ديون أيضاً، فلا تؤثر في صحة العقد، ولكن المهم هو التكافؤ بينهما، كما هما متساويان في الربح والخسارة[2]، في حين نرى الفقهاء يؤكدون على المفاوضة في هذه الشركة مع وجود رأس المال أيضاً، إذ يفوض أحدهما الآخر بالتعامل برأس المال ويتحمل كل المسؤوليات المترتبة على شريكه في المعاملات التجارية[3]، ويُعطي كل من الشريكين حق التصرف والتعامل برأس المال حسب تقديره، ((فما اشترى أحدهما فهو جائز عليه وعلى صاحبه، يؤخذ به كلّه، لأن المفاوضة تتضمن الوكالة والكفالة، فبحكم الوكالة يجعل شراء أحدهما كشرائهما، وبحكم الكفالة يجعل كل واحد منهما مطالباً بما يجب على صاحبه بسبب التجارة))[4].

كما أجازوا لهذه الشركة أن تقتصر على أن تتاجر بنوع واحد من البضائع التجارية، أو تعاطي مختلف أنواع التجارات[5]، وقد أتفق كل من مالك وابي حنيفة على جوازها، وأن أختلفا في بعض شروطها، إلا أنها غير جائزة عند الشافعي، وحجته أن أساس الشركة مبني على إمتزاج رأس مالها[6].

2: شــركة العنــان

تعني شركة العنان اشتراك شخصين في القيام بالأعمال التجارية[7]، وقد اقتبس الاسم من (عنان الفرس)، أو من المعنى المراد من إطلاق العنان لكل من الشريكين في حرية التصرف في المال المشترك، والاشتراك في كل التجارات أو

---

[1]: الكاساني-بدائع الصنائع-ج6-ص58.

[2]: السرخسي-المبسوط-ص153.

[3]: مالك-المدونة الكبرى-ج12-ص40.

[4]: السرخسي-المبسوط-ج11-ص177.

[5]: مالك-المدونة الكبرى-ج12- ص68-70.

[6]: ابن رشيد الحفيد، محمد بن احمد(ت595هـ/1198م)-بدارة المجتهد ونهاية المقتصد-دار الكتب الحديثة-القاهرة بلا.ت-ج2-ص288.

[7]: الجزيري،عبد الرحمن-الفقه على المذاهب الأربعة-ط5-المكتبة التجارية الكبرى-مصر بلا.ت-ج3-ص73.

بعضها، وقد يتساوى الشريكان في رأس المال وقد لا يتساويان[1]، وفي حالة تساوي رأس المال قد لا يتساويان في الربح[2]، ولهما أن يخلطا رؤوس أموالهما المشتركين فيها، أو يبقوها منفصلة، ولكن يجعل كل واحد منهما عنان التصرف في بعض المال إلى صاحبه[3]، وعقد هذه الشركة يقوم على أساس الوكالة دون الكفالة، ويمكن لكل من الشريكين وضع جزء من ماله فيها، ويحتفظ بالباقي خارجها، وذلك لأنه عند القسمة لا بد من تحصيل رأس المال المشارك لمعرفة مقدار الربح والخسارة لكل واحد منهما[4]، وقد تعامل العرب بهذه الشركة منذ عهد الرسول (صلى الله عليه وسلم) ومن بعده لعدة قرون[5].

أما التجار الذين لم يكن لديهم رأسمال فكانوا يعقدون شركات مضاربة أو قراض[6]، مع الأشخاص الذين يمتلكون أموالاً وليس بمقدورهم القيام بالأعمال التجارية، كالقادة والوزراء وكبار موظفي الدولة، فيسلمونها إلى بعض التجار الثقاة ليتاجروا بها[7]، وقد عمل العرب بهذه الشركة منذ بداية ظهور الإسلام، فقد عمل بها الخليفة عمر بن الخطاب وعثمان بن عفان (رضي الله عنهم)[8]، وفي شركة العنان يجوز لكل بالغ عاقل من الجنسين المساهمة فيها[9]، وأن تتاجر بصنف بصنف واحد أو أصناف متعددة من البضائع التجارية[10].

3: شــركة الوجــوه

---

[1]: الكاساني-بدائع الصنائع-ج6-ص57.

[2]: ابن رشيد الحفيد-بدارة المجتهد-ج2-ص278.

[3]: السرخسي-المبسوط-ج11-ص151.

[4]: م.ن-ص156.

[5]: م . ن- ص155

[6]: النويري-نهاية الأرب-ج9-ص19.

[7]: التنوخي-الفرج بعد الشدة-ط1-مكتبة المثنى-بغداد 1375هـ/1955م-ج2-ص218؛ متز-الحضارة الإسلامية-ج2-ص20.

[8]: السرخسي-المبسوط-ج22-ص18.

[9]: مالك-المدونة الكبرى-ج12-ص70.

[10]: بدائع الصنائع-ج6-ص57.

وتسمى أيضاً شركة المفاليس[1]، وهي أن يشترك اثنان ليس لهما رأسمال للقيام بالأعمال التجارية[2]، لكنها تعتمد على وجاهة أفرادها وسمعتهم بين الناس، ويتفق أصحابها على أن يشتروا بالنسيئة[3]، ويبيعوا بالنقد، على أن يكون الربح بينهما بالمناصفة، وقد سمي هذا النوع بـــ(شركة الوجوه)، لأنه لا يباع بالنسيئة إلا للوجيه ذي السمعة الطيبة[4]، وهذه الشركة (الوجوه) عبارة عن توكيل مالك يجعل ماله بيد شخص ليتجر منه، والربح يكون مشتركاً بينهما[5]، لأن الوكيل يستحق الربح لقاء عمله وسعيه، فهو شريك صاحب المال في الربح[6]. وهذه الشركة عند مالك والشافعي باطلة[7]، لانعدام رأس المال فيها لأن الشركة تقوم عادة بتنمية رأس رأس المال بالتجارة، إذ أن رأس المال ضروري في نظر الشافعي ومالك لزيادة الثروة ونماء رأس المال، فهي على هذا باطلة، ويذكر الكاساني في كتابه ((بدائع الصنائع)) أن هذا النوع من الشركات تعامل به الناس في أزمان بعيدة، حتى جاء الإسلام ولم ينكرها الرسول (صلى الله عليه وسلم)، لأنها تشتمل على الوكالة، ويقول الكاساني : ((والوكالة جائزة والمشتمل على الجائز جائز))[8].

أما التجار الذين لم يكن لهم رأسمال أو ائتمان، فقد كان بمقدورهم تأليف شركات قراض أو مضاربة مع الرأسماليين الذين لا يريدون ممارسة التجارة بأنفسهم[9].

4: شـــركة الأعمـــال أو الأبـــدان

تضم الخياطين والدلالين والدباغين وغيرهم، وطريقتهم أن يشتركوا في أجرة العمل، وهي باطلة عند الشافعي[1]، بحجة أن الشركة بالأموال لا بالأعمال، ومن

---

[1]: السرخسي–المبسوط–ج11–ص151.

[2]: الحنبلي، الشيخ مرعي بن يوسف–دليل الطالب–نشر المكتب الإسلامي–دمشق بلا.ت–ص127.

[3]: النسيئة: البيع بالدين. ابن رشيد الحفيد–بداية المجتهد–ج2–ص136.

[4]: الكاساني–بدائع الصنائع–ج2–ص57.

[5]: النويري–نهاية الأرب–ج9–ص19.

[6]: وكيع–أخبار القضاة–ج1–ص351.

[7]: ابن رشيد الحفيد–بداية المجتهد–ج2–ص289.

[8]: بدائع الصنائع–ج6–ص58.

[9]: السرخسي–المبسوط–ج22– ص18–19

المتعذر أن نضبط التساوي بين عمل الشريكين، بينما الحنفية والمالكية تقر هذه الشركة، استناداً إلى اشتراك الغانمين في الغنيمة، واخذوا ذلك بالقياس لما حدث في عهد رسول الله(صلى الله عليه وسلم) يوم بدر، من أن شخصين هما: ابن مسعود وسعد، اتفقا على أن يكونا شريكين فيما يصيبان من الغنائم، وقد أصاب سعد فرسين ولم يصب ابن مسعود شيئاً، وقد تقاسما الغنيمة بعد أن أطلعا الرسول (صلى الله عليه وسلم) على ذلك، فلم ينكر عملهما[2].

أما الشركات التجارية بأنواعها المتعددة، فكانت منتشرة في الدولة العربية الإسلامية خلال القرنين الثاني والثالث الهجريين، وكانت محاولات لتنظيم التعامل على وفق أطر وشروط مقبولة، وأخذ الفقهاء، ومنهم الإمام أبو حنيفة ومالك بن أنس وغيرهم، يتوسعون في تصنيف الشركات، على أثر الازدهار التجاري الكبير للدولة العربية الإسلامية[3]، كما كان اشتراك التاجر في عدة شركات شائعاً[4].

سادساً: المعامــلات التجاريــة والماليــة

1: المقايضـــة والنقـــود

كان البيع والشراء يتمّان بطريقة المقايضة في جميع أنحاء العالم قبل أن يعرف الإنسان استخدام النقود كوسيلة للمبادلات التجارية، وعُــد استعمال النقود في جميع الأقاليم عاملاً لتطور الحركة التجارية[5]، والمقايضة هي ضرورة اجتماعية نشأت التخصص وتقسيم العمل نتيجة لقيام الوحدة الاجتماعية بإنتاج أكثر مما تحتاج إليه، وهي في الوقت نفسه تحتاج إلى بضائع ومنتجات لإشباع حاجاتها التي لا تمكنها ظروفها الاقتصادية من إنتاجها[6].

---

[1]: ابن الأخوة، محمد بن محمد بن احمد القرشي(ت729هـ/1328م)-معالم القربة في أحكام الحسبة-تحقيق: محمد محمود شعبان وصديق احمد عيسى-النهضة المصرية العامة للكتاب-القاهرة 1976-ص76.

[2]: ابن رشيد الحفيد-بداية المجتهد-ج2-ص289.

[3]: وكيع-أخبار القضاة-ج1-ص351.

[4]: الدوري-تاريخ-ص129.

[5]: حتي-تاريخ سورية ولبنان-ج1-ص306.

[6]: اليوزبكي-دراسات في النظم العربية الإسلامية-ط3-مديرية النشر والتوزيع-الموصل 1309هـ/1891م-ص256.

لقد نشأت المبادلة (المقايضة) في المجتمعات البدائية حيث تتم بشكل مقايضة (أي مبادلة) بضاعة ببضاعة أخرى دون استخدام وسيط ما في التعامل التجاري، وقد استخدمت التوابل والفواكه والمعادن الرخيصة أساساً للتبادل[1].

وحل النقد بالتدريج في التعامل محل المقايضة التي لم تلغ نهائياً، إذ سارت جنباً إلى جنب مع استخدام النقود حتى الوقت الحاضر[2].

والمعروف أن التبادل التجاري كان يتم بعد المقايضة بواسطة المعادن الثمينة وقد اتخذ الذهب مقياسا لتقويم السلع، نظراً لندرته بالنسبة لبقية المعادن، وكذلك استخدام التجار معدن الفضة للتبادل، إضافة إلى الذهب، ثم جُعلت نسبة بينهما، فجزء واحد من الذهب يساوي عشرة أضعافه من الفضة[3]، ونظراً لوجود الذهب والفضة والمعادن الأخرى في الجزيرة العربية[4]، فقد استخدمها العرب في المبادلات التجارية، ولم يكن للعرب نقود خاصة بهم قبل الإسلام، بل كانوا يتعاملون بالنقود الأجنبية، كالدراهم الفضية الساسانية والدنانير الذهبية البيزنطية[5]، البيزنطية[5]، وعندما جاء الإسلام أقر التعامل بهذه النقود والأوزان التي كانت عليها[6]، ولكن حسب المفاهيم الدينية، ولكن السياسة الجديدة للدولة العربية جعلت العرب يدخلون تعديلات كثيرة عليها منذ عهد الخليفة عمر بن الخطاب (رض)[7]، حتى جاءت عملية التعريب في عهد الخليفة الأموي عبد الملك بن مروان (65-

---

[1]: م،ن-ص256.

[2]: البلاذري، احمد بن يحيى (ت279هـ/892م)-فتوح البلدان-نشر: صلاح الدين المنجد-القاهرة 1956-ص451.

[3]: 3-التوحيدي-الهوامل والشوامل-ص349.

[4]: الأصفهاني، حسن بن عبد الله(من علماء القرن 3هـ)-بلاد العرب-تحقيق: احمد الجاسر وصالح احمد العلي-ط1-نشر دار اليمامة للبحث والترجمة والنشر-الرياض-السعودية 1968- ص 383-398.

[5]: البلاذري-فتوح البلدان-ص453.

[6]: ابن سلام، أبو عبيد القاسم(ت224هـ/838م)-الأموال-تحقيق: خليل محمد هراس-نشر مكتبة الكليات الأزهرية-القاهرة 1968-ج3-ص701.

[7]: المقريزي-النقود الإسلامية المسمى بـ(شذور العقود في ذكر النقود)-تحقيق: محمد السيد علي بحر العلوم-ط5-نشر المكتبة الحيدرية-النجف 1967-ص8.

86هـ) وذلك لتوحيد الدولة العربية الإسلامية وتخليصها من كل أنواع التبعية الاقتصادية للأجانب، ويُعـد عمله هذا نقلة مهمة في التاريخ العربي الإسلامي[1].

ويبدو أن استعمال الدراهم في الدولة العربية الإسلامية كان أكثر من استعمال الدنانير الذهبية[2]، فقد بيعت الغنائم الحربية بالدراهم[3]، وورد ذكر الحسابات في قوائم الخراج للدولة العربية في عهد الخليفة هارون الرشيد (170-193هـ) للولايات الشرقية والغربية وأفريقيا بالدراهم[4]، فالدرهم كان شائع الاستعمال، ولكن ولكن إلى جانب الدراهم هناك الدنانير الذهبية التي كانت مستعملة أيضاً في المعاملات التجارية[5]، وقد استمرت العملة الذهبية (الدنانير) مستعملة إلى جانب العملة الفضية (الدراهم) في جميع مدن الدولة العباسية ولاسيما في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي[6].

وقد حدث تغيير على شكل النقود في العصر العباسي، فقد نقشوا على الدينار آيات قرآنية إشارة لحق العباسيين في الخلافة وقرابتهم من الرسول (صلى الله عليه وسلم)[7] فوضعوا الآية الكريمة: ((قُلْ لا أَسْئَلُكُمْ عَلَيْهِ أَجْراً إلا المَوَدة في القُرْبى))[8].

وكان المهدي أول خليفة عباسي ظهر اسمه على الدراهم[1]، و الأمين أول خليفة عباسي ذكر اسمه على الدنانير الذهبية[2].

---

[1]: عبد الرزاق، ناهض- دوافع وأسباب تعريب المسكوكات- مجلة المسكوكات- إصدار وزارة الثقافة والأعلام العراقية- العـددان 11،10-السنة 1979/1980-ص22.

[2]: الجهشياري، أبي عبد الله محمد بن عبدوس(ت331هـ/942م)-الوزراء والكتاب-تحقيق: مصطفى السقار وآخرون-ط1-نشر مطبعة مصطفى البابي الحلبي -القاهرة 1938-ص158.

[3]: الخطيب البغدادي، ابي بكر احمد بن علي(ت463هـ/1070م)-تاريخ بغداد أو مدينة السلام-دار الكتاب العربي-بيروت بلا.ت-ج1-ص70.

[4]: الجهشياري-الوزراء والكتاب- ص281-288.

[5]: الخطيب البغدادي-تاريخ-ج1-ص50.

[6]: ابن الرومي، أبو الحسن علي بن العباس(ت284هـ/897م)-ديوان ابن الرومي-تحقيق: حسين نصار-مطبعة دار الكتب-مصر 1976-ج3-ص1003؛ ابن حوقل-صورة الأرض-ص299.

[7]: الكبيسي، حمدان عبد المجيد-أسواق بغداد حتى بداية العصر البويهي-دار الحرية للطباعة-بغداد 1979-ص230.

[8]: سورة الشورى-آية 23.

2: الصـــيرفة

نظراً لإتساع نطاق المعاملات التجارية مع الشرق، وتعامل التجار العرب مع بلدان كثيرة وأصقاع شتى، ونظراً لصعوبة حمل النقود لشراء البضائع التجارية لإختلاف العملة المتداولة بين الأقاليم والبلدان المختلفة، وخوفاً من السرقات، ظهر من يقوم بتيسير العمليات التجارية في الدولة لقاء مبلغ معين يؤخذ من التجار على سبيل العمولة، ولقد أطلق على هذه العملية اسم (الصيرفة)[3]، ويعطينا القلقشندي تعريفاً شاملاً للصيرفي، إذ يقول: ((إن الصيرفي هو الذي يتولى قبض الأموال وصرفها، وهو مأخوذ من الصرف، وهو صرف الذهب والفضة في الميزان))[4].

وقد أطلق على الأشخاص الذين اشتغلوا بتبديل العملات اسم (الصيارفة)[5]. واشتغل أولئك الصرافون بعقد القروض لتسهيل التجارة ونقلوا مركزهم إلى مدينة الكوفة في العهد الإسلامي[6]، وأخذوا يعملون على تحويل الدنانير إلى دراهم، وبالعكس، وكان لهم فضل كبير في تقدم فن الصيرفة في العراق بصورة عامة وفي بغداد بصورة خاصة[7].

كان أغلب الصيارفة من كبار الأغنياء[8]، وقد اشتغلوا أيضاً بالتجارة، وذلك لطبيعة عملهم إذ كان البعض منهم يلجأ إلى فرض نسبة من الأرباح لقاء ما يقوم به من خدمات مصرفية، سواء على القروض أو على الصكوك التي يحال إليهم أمر صرفها[9].

---

[1]: المقريزي–إغاثة الأمة في كشف الغمة–دمشق 1956–ص89.

[2]: القزاز، وداد–الدرهم العباسي في زمن الخليفتين المهدي والهادي–مجلة سومر–العدد 10–1964–ص159.

[3]: ابن منظور–لسان العرب–ج11– ص91–92.

[4]: صبح الأعشى–ج5–ص466.

[5]: ابن منظور–لسان العرب–ص92.

[6]: ماسينيون، المسيو لويس–خطط الكوفة–ترجمة: كامل سلمان–ط1–نشر جمعية منتدى النشر–النجف 1979–ص97.

[7]: الزبيدي، محمد حسين–الحياة الاجتماعية والاقتصادية في الكوفة في القرن الأول الهجري–المطبعة العالمية–القاهرة 1970–ص172.

[8]: أبو يوسف–الخراج–ص123.

[9]: التنوخي–نشوار المحاضرة–ج2–ص193.

وقد أدى ازدهار التجارة في العصر العباسي الأول ولاسيما في القرنين الثاني والثالث الهجريين، إلى توسع أعمال الصرافين، فأخذوا يعطون السلف[1]، ويقبلون الودائع، ويتوسطون بين الناس ودور الضرب، وذلك بأخذ الفضة والذهب من الناس لصكهما، دافعين لأصحابهما نقوداً تعادلها في القيمة الأسمية، وبهذا كانوا يستفيدون من الفرق بين القيمتين[2].

وكان أغلب الصرافين في الدولة العربية من أهل الذمة[3]، لتحريم الإسلام الفائدة والربا، فقام المسيحيون بهذه المهمة[4]، وكذلك اليهود[5] الذين اصبحوا يمتلكون أموالاً أموالاً طائلة وثروات كبيرة[6]، كما اشتغل عدد من المسلمين بالصيرفة[7]، ولكن بسبب موقف الدين من الربا اضطرهم إلى مزج أعمال الصيرفة بالتجارة[8]، كما وجدت مهنة الصيرفة لتسهيل أمر تداول العملات، لذلك تقع عليهم مسؤولية تهيئة النقد المتداول الذي تطرحه الدولة للتداول[9]. وإلى جانب وجود الصيارفة في كل سوق[10]، فقد خصصت لهم أسواق شأنهم شأن أصحاب المهن الأخرى[11]، وهو أمر يخدم البائع والمشتري على السواء[12].

إضافة إلى ذلك فقد كان هنالك صيارفة رسميون في الدولة العباسية سموا بــ (الجهابذة)[13]، والواحد منهم (جهبذ)، وكان هؤلاء الجهابذة من التجار الأغنياء

---

[1]: ديمومبين–النظم الإسلامية–ص219.

[2]: ابن الأخوة–معالم القربة–ص68.

[3]: الزيات، حبيب–الصيارفة في الإسلام–مجلة المشرق–جامعة القديس يوسف في بيروت–العدد 4–1937–ص492.

[4]: الجاحظ–ثلاث رسائل للجاحظ–(الرسالة الأولى في الرد على النصارى)–نشر المطبعة السلطانية–1382هــ–ص17.

[5]: المقدسي–أحسن التقاسيم–ص183.

[6]: ابن قتيبة–عيون الأخبار–ج1–ص344.

[7]: المبرد، ابو العباس محمد بن يزيد–الكامل في اللغة والأدب–تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم–نشر دار نهضة مصر للطبع والنشر–القاهرة بلا.ت–ج1–ص355؛ ماسينيون–خطط الكوفة–ص99.

[8]: الدوري–مقدمة–ص71؛ العلي–التنظيمات–ص290.

[9]: لومبار–الإسلام–ص102.

[10]: خسرو–سفرنامة– ص145–146.

[11]: ابن طيفور، احمد بن طاهر الكاتب(ت280هــ/893م)–بغداد في تاريخ الخلافة العباسية–القاهرة 1968–ص197.

[12]: الأصفهاني، أبي الفرج علي بن الحسين (ت356هــ/966م)–الأغاني–نشر دار الثقافة–بيروت 1959 –ج16–ص232.

[13]: البستاني، فؤاد افرام–تمازج العناصر البشرية في بغداد العباسيين–مجلة المشرق–1934–ص449.

الذين يملكون ثروات طائلة وكان مصدر أموالهم أرباح تجارتهم[1]. وقد حددت وظيفة الجهبذ بأكثر من معنى، فهو: (الخبير، والصراف، والوسيط المالي في جمع الضرائب) و (خازن المال) (وأمين صندوق حكومي)، (وصاحب البنك الذي يقوم مقام الصراف). ونفهم من ذلك كله أن مهمته الرسمية تدور حول تسلم الإيرادات، وتدقيق الحسابات التي تستلزمها ميزانية الدولة[2].

ويشترك الجهبذ مع الصراف في العمليات الماليـــة من حيث الإقراض أو التسليف[3]، ولكن تعامل الجهبذ كان بالدرجة الأولى مع كبار رجال الدولة[4]، فقد كان لأكثر الوزراء جهابذة خاصون[5]، بينما كان تعامل الصراف مع عامة الناس وبضمنهم التجار، وأحياناً كان تعامله مع رجال الدولة والأعيان فيها[6].

كما كان للصرافين مراكز معينة في البصرة وغيرها، وقد شاهدها ناصر خسرو في القرن الخامس الهجري، وقد أعتمد الصيارفة في البصرة على الغلمان والعبيد من الهند والسند في تمشية أعمال مصارفهم، وذلك (لأنهم وجدوهم أنفذ في أمور الصرف)[7].

كما أن الصيرفة كانت منتشرة في المدن الواقعة على الطرق التجارية المهمة المؤدية إلى بغداد والبصرة والمشرق، مما أدت إلى تسهيل المهمات التجارية عبر تلك الطرق[8].

ويبدو من كل ما تقدم أن عملية الصيرفة هذه قامت بدور كبير في تسهيل المعاملات المالية، وعقد الصفقات التجارية، وتنشيط الحياة الإقتصادية بصورة عامة، وازدهار التجارة بصورة خاصة، في الدولة العربية الإسلامية[1].

---

[1]: التنوخي–نشوار المحاضرة–ج8–ص35.

[2] : Bosworth, C.E. Abu Abdallah AL.Khwarazmi on the Technical terms of secretary's Art. J.E.S.H.O.VOL. Part 2,1969, P.122.

[3]: الدوري–تاريخ–ص167.

[4]: التنوخي–نشوار المحاضرة–ج1–ص233.

[5]: الحموي–معجم الأدباء–تصحيح واعتناء: مرجليوث–ط2–نشر مطبعة هندية بالموسكي–مصر 1923–ج1–ص385.

[6]: مسكويه–تجارب الأمم–ج2–ص188.

[7]: الجاحظ–رسائل الجاحظ–(رسالة فخر السودان علي البيضان)–تحقيق: عبد السلام محمد هارون–نشر مكتبة الخانجي بالقاهرة 1964–ص244.

[8]: الخطيب البغدادي–تاريخ–ج1–ص18.

3: الصكــوك

(الصك) عبارة عن ورقة مالية أو أمر خطي يتضمن الإقرار بدفع المال[2]، إلى الشخص الوارد اسمه فيه، وذلك بمثابة سند الدين[3]، وقد شاع استعمال الصك في صدر الإسلام، فيقول اليعقوبي[4]: ((إن عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) كان أول من صكّ وختم أسفل الصكوك)).

وقد توسع العرب في استعمال الصكوك كوسيلة من وسائل الائتمان[5]، وهذه الصكوك كانت تكتب وتصرف أحياناً على بيت المال[6]. أو على الصرافين والجهابذه، واستعملت لمختلف المدفوعات حتى للمبالغ القليلة[7]، واستخدمت أيضاً في (عطاء الجيش)[8] أو رواتب الجند[9]، وذلك في أواخر القرن الثالث الهجري[10]، وأخذ استعمال الصكوك يشيع منذ ذلك الوقت، حتى تعدى دوائر الدولة إلى الناس كافة، ولاسيما التجار منهم، وذلك بينهم وبين وكلائهم في المدن والمناطق التجارية الأخرى، إذ كان الوكلاء يسلمون البضائع التجارية للمشترين مقابل صك مختوم من قبل هؤلاء[11]، وعادة كان يوقع الصك شاهدان من العدول[12]، ثم يختم في أسفله[13]، ويوفى ثمن هذه الصكوك للتاجر المعني بدفع ثمن البضائع له في مدينته[14]، ففي مدينة البصرة كانت هنالك استفادة قصوى من استعمال الصكوك،

---

[1] : Glubb, Sirjohn: Ashort History of the Arab peoples, London 1969. P.105

[2]: وجدي، محمد فريد–دائرة معارف القرن العشرين–ج5–ص531.

[3]: متز–الحضارة الإسلامية–ج2–ص379.

[4]: تاريخ اليعقوبي–ج1–ص132.

[5]: كاهين–تاريخ العرب–ص160.

[6]: الصابي، تاريخ الصابي–ج3–ص20.

[7]: مسكويه–تجارب الأمم–ج2–ص80.

[8]: الصابي، تاريخ الصابي–ج3–ص20.

[9]: أبو شجاع، محمد بن الحسين الملقب ظهير الدين الروذراوي(ت488هــ/1095م)–ذيل كتاب تجارب الأمم–نشر مطبعة شركة التمدن–مصر 334هــ/1915م–ج3– ص46–47.

[10]: الصابي–م.ن

[11]: خسرو–سفرنامة–ص120.

[12]: ابن حوقل–صورة الأرض–ص65.

[13]: اليعقوبي–تاريخ–ج2–ص143.

[14]: خسرو–سفرنامة–ص ص119–120.

فكل من معه مال يعطيه للصراف ويأخذ منه صكاً، ثم يشتري كل ما يلزمه، ويحول الثمن على الصراف، فلا يستخدم المشتري شيئاً غير صك الصراف[1]. وبهذا فقد كانت المعاملات التجارية تجري بصورة سريعة ومنتظمة[2]، لما لها من أهمية كبيرة في الحياة الأقتصادية باعتبارها من مظاهر التطور الأقتصادي في المجتمع العباسي[3]. كما كانت الصكوك التي تحررها الدواوين لا يطلق صرفها، إلا بعد أن توّقع وتختم، وكان البعض منها يعرض على الخليفة لإقرار أمر إطلاقها[4].

إن الإجراءات الرسمية المتبعة في تحرير الصكوك، اتخذت لأول مرة في خلافة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) بسبب الإلتباس الذي حصل في إطلاق الصكوك التي أحيل أمر صرفها إلى بيت المال[5].

4: السـفتجة

وهي من وسائل التعامل التجاري في الدولة العربية المستندة إلى الائتمان، وهي أن يعطي شخص مبلغاً من المال لشخص آخر (الآخذ)[6] على أن يكون له مال في بلد المعطي فيوفيه هناك[7]، ويقوم صاحب المال بأرسال كتاب إلى وكيله يخوله أن يدفع مالاً قراضاً يأمن به خطر الطريق[8]. ففائدة السفاتج هي الأمن من مخاطر الطريق[9].

---

[1]: م.ن–ص146.

[2]: ابراهيم، لبيد–المصادر التاريخية لتجارة الخليج العربي خلال العصور الوسطى الإسلامية–مجلة المؤرخ العربي–العدد 12– الأمانة العامة لاتحاد المؤرخين العرب–بغداد 1980–ص60.

[3]: الدوري–الجهبذة والصيرفة في العراق في القرن 4هـ–مجلة القضاء–العدد 5–السنة الثانية–1943–ج1–ص574.

[4]: ابن رستة–الأعلاق النفيسة–ص192.

[5]: ابن رستة–الأعلاق النفيسة–ص192.

[6]: الزبيدي–تاج العروس–ج2–ص59.

[7]: ابن منظور–لسان العرب–ج3–ص123.

[8]: اليوزبكي–دراسات– ص261–262.

[9]: الدمشقي، عبد الغني–اللباب في شرح الكتاب–تحقيق: محمد محيى الدين عبد الحميد–ط4–نشر مطابع دار الكتاب العربي– القاهرة 1961–ج2–ص160.

واستخدمت السفتجة في بداية ظهور الإسلام، فهناك إشارات واضحة إلى إن العرب استعملوها إذ أن مصعب بن الزبير كان يأخذ بمكة الورق من التجار ويكتب لهم سفاتج بذلك لكي يأخذوا أموالهم في مدينة البصرة والكوفة. وعن ابن عباس أنه كان يأخذ الورق بمكة، ويكتب لمن أخذ منه سفتجة لإستلام ماله في الكوفة[1].

كانت السفاتج محدودة الإستعمال نوعاً ما، وتجري بين أشخاص معدودين بشكل فردي، ولإستعمالات شخصية أحياناً في البداية[2]، ولكن شاع بعد ذلك إستعمالها وانتشرت في المعاملات التجارية بشكل واسع، وتعددت أغراضها في القرنين الثاني والثالث الهجريين[3]، فيذكر مسكويه: ((إن الولاة كانوا يرسلون ما زاد من دخل ولاياتهم إلى بغداد بسفاتج))[4].

كان التجار يستخدمونها لتصفية حساباتهم بين مختلف الأقطار، وتجنباً لمخاطر الطرق التجارية وما يتعرض له المال من مخاطر[5]، وأيضاً لتسوية الديون في المعاملات التجارية في القطر نفسه[6]. كما شاع استعمال السفاتج بين أفراد الشعب، الشعب، فيروي التنوخي[7]: ((إن إمرأة استلمت من زوجها سفتجة بمبلغ مائتي دينار)).

وقد تعددت أغراض السفتجة بتعدد الأنشطة الأقتصادية في الدولة العربية الإسلامية، ونمو تجارتها ووسائل الائتمان فيها، إذ أن المعاملات التجارية الكبيرة كانت تستدعي وسائل للدفع تكون مأمونة من الضياع، وخفيفة الحمل، والتنقل من مكان إلى آخر، وبعيدة عن محاولات السرقة وأعمال النهب والسلب[8].

---

[1]: السرخسي–المبسوط–ج14–ص37؛ اليوزبكي–دراسات–ص262.

[2]: الدوري–تاريخ–ص168.

[3]: الجهشياري–الوزراء والكتاب–ص110.

[4]: تجارب الأمم–ج1–ص146.

[5]: التنوخي–الفرج بعد الشدة–ج2–ص234.

[6]: الدوري–تاريخ–ص195.

[7]: الفرج بعد الشدة–ج2–ص234.

[8]: متز–الحضارة الإسلامية–ج2–ص379.

ولم تكن السفاتج قابلة للتحويل لغير صاحبها. ولذا فهي تشبه الكمبيالة في بنائها واستعمالها[1].

ولكي تكون السفتجة مستوفية للشروط، يجب أن تدون فيها عدة معلومات خاصة بصرفها، فيجب أن يدون فيها مقدار المبلغ المحرر، مقدراً عدداً ووزناً- ويكون الأكثر أهمية للوزن لا للعدد[2].

وتصرف السفتجة لحاملها، وليس بالضرورة أن تصرف لصاحبها الأصلي[3]، كأن يكون رسوله أو كفيله المخول بتسلمها، وبذلك يجب على صاحبها أن يحرر كتاباً إلى الجهة التي قامت بصرف السفتجة ليبلغه أمر قبض مبلغها[4].

واتسع نطاق إستخدام السفتجة. فقد أخذ الولاة يرسلون الأموال إلى الحضرة بالسفاتج. ففي عام 313هـ/925م، أرسل والي مصر والشام سفاتج بقيمة 147,000 دينار، وأرسل والي الأهواز عام 316هـ/928م سفاتج بـ 300 ألف دينار. كما استلم الوزير ابن مقلة في السنة نفسها سفاتج بقيمة 600 ألف درهم من ولاة كرمان وأصبهان[5].

ومن هنا نجد أن السفتجة لم تستخدم في التجارة فقط، بل استخدمت كذلك في تسهيل العمل المالي والإداري الحكومي.

5: الحــوالة

أستخدمت الحوالة في المعاملات المالية منذ العصور الإسلامية الأولى[6]، وهي عملية إيداع التاجر أو الشخص ما يمتلكه من مال أو نفائس عند الصراف، ويأخذ وصلاً به، وعندما يقوم التاجر بشراء حاجة أو بضاعة لا يدفع أثمانها، وأنما

---

[1]: اليوزبكي-دراسات-ص262.

[2] : Goitein, Mediterranean Society,1,p.231.

[3]: الثعالبي، عبد الملك بن محمد بن اسماعيل(ت429هـ/1037م)-يتيمة الدهر في محاسن أهل العصر-تحقيق: محمد محيى الدين عبد الحميد-مطبعة حجازي-القاهرة 1947-ج1-ص244.

[4] : David-Well, Jean, papyr us Arabes Dulouvre, J.E.S.H.O.VOL. Part 3,1965, P.279

[5]: الدجيلي-بيت المال (نشأته وتطوره من القرن الأول حتى القرن الرابع الهجري)-مطبعة وزارة الأوقاف-بغداد 1976-ص168.

[6]: ابن منظور-لسان العرب-ج11-ص190.

يحوّل المبلغ إلى الصراف، ويقوم الصراف بدوره بصرف الحوالة من رصيد ذلك الشخص، كتحويل المبلغ من مدين إلى آخر[1]، وهذه الودائع كانت من أهم مصادر أموال الصرافين والبنوك[2]، وجعلت هذه الحوالات المعاملات التجارية منظمة وسريعة، كما أن البنوك سهلت عملية التبادل التجاري بين الأمصار، والأقاليم، وقللت من مشاكل النقود بين الأمصار وتعريضها للأخطار والسلب، بالإضافة إلى مصاريف النقل المالية[3]، وعملية التحويل هذه شبيهة إلى حد ما بعملية إستخدام الصكوك[4]، والحوالة ترمي إلى نفس الغرض الذي تحققه السفتجة، غير أن هناك فرقا بين هاتين المعاملتين، يتضح في كيفية الإيفاء بالإلتزامات المالية الواردة بينهما. ففي السفتجة يتم استيفاء المبلغ تبعا للنقود المتداولة في البلد الذي تصرف فيه. أما الحوالة فيجب أن يستوفي المبلغ تبعاً لنوعية النقد المحدد في المعاملة[5].

إن استخدام الحوالات قد توسع توسعاً كبيراً في الدولة العربية الإسلامية، مما أدى إلى تسهيل المعاملات التجارية[6]. وتولى المسؤولون عن الخزائن المالية للدولة صرف الحوالات الخاصة بالتجار وغيرهم من الناس[7]، كما كانت الدولة تستخدم الحوالات في تحويل دائنيها إلى بيوت المال، غير أنه في حالات إحتياج الدولة للمال كانت تقوم بتأجيل الدفع لهم[8]. واستخدم السلاطين الحوالات في الوفاء الوفاء بديونهم حتى مع التجار الأجانب[9].

6: المكاييــــل والموازيـــن

---

[1]: الفيروزآبادي، أبو طاهر مجد الدين محمد بن يعقوب(ت817هـ/1414م)-القاموس المحيط-مؤسسة الحلبي وشركاه للنشر والتوزيع-القاهرة 1306هـ-ج3-ص374.

[2]: مسكويه-تجارب الأمم-ج2-ص188.

[3]: الزبيدي،محمد حسين-الحياة الاجتماعية-ص177.

[4]: خســرو-سفرنامة-ص146.

[5]: التنوخي-نشوار المحاضرة-ج8-ص222.

[6]: كاهيــن-تاريخ العرب-ص160.

[7]: الطوفي، يوسف جرجيس-التنظيمات التجارية في بلاد الشام بين الغزوين المغولي والتيموري-رسالة ماجستير غير منشورة-بغداد1983- ص143-145.

[8]: المقريزي-السلــوك-ج2-ص705.

[9]: م.ن- ص103-104.

إستخدم العرب المسلمون مجموعة من المكاييل والأوزان أكثرها كان موجوداً قبل ظهور الإسلام، وأستمر التعامل بها في زمن الرسول (صلى الله عليه وسلم) والخلفاء الراشدين (رضي الله عنهم)، ثم أستحدثت بعض المكاييل والاوزان في العصور التالية[1].

فمن المكاييل التي عرفت منذ القديم: الصاع والقسط والمختوم والقفيز والمكوك، والكيلجة والجريب[2].

فالصاع في الأصل هو مكيال لأهل المدينة[3]، ثم صار التعامل به في شتى بلاد الإسلام[4]، وهو إناء مخروطي الشكل يستعمل في كيل الجامدات كالحبوب والمائعات[5]، ويعادل أربعة أمداد[6]، أو خمسة أرطال وثلث رطل مدني، أو ثمانية أرطال بغدادية[7].

والقسط وهو العدل والقسطاس الميزان[8]، وهو أحد المكاييل التي كانت تستعمل منذ صدر الإسلام[9]، والقسط مكيال يساوي نصف صاع[10]، وكان يستعمل في كيل الزيوت والعسل وبعض السوائل الأخرى[11]، وقيل أن في العراق قسطين، أحدهما صغير يزن ثلاثة أرطال من السوائل، أي: سعة 1,2158 لتراً، وآخر كبير يساوي ضعف الصغير، أي: سعة 2,4316 لتراً[12].

---

[1]: سلامة،محمد حسين-الأحوال الاقتصادية في بلاد الشام في العصر الأموي-رسالة ماجستير غير منشورة -بغداد1986-ص17.

[2]: م.ن.

[3]: صالح، محمد أمين- النظم الاقتصادية في مصر والشام في صدر الإسلام- مكتبة سعيد رأفت- جامعة عين شـمس- بلا.ت- ص279.

[4]: أبن منظور-لسان العرب-ج8-ص215.

[5]: أبن الرفعة،ابي العباس نجم الدين احمد بن محمد(ت710هـ/1310م)-الرتبة في الحسبة-تحقيق:د.محمد احمد إسماعيل الخاروف-دار الفكر-دمشق1980م-ص57.

[6]: الأندلسي، يحيى بن عمر القرشي (ت289هـ/901م)- النظر والأحكام في جميع أحوال السوق-الشركة التونسية للتوزيع-1975م-ص39؛ الزبيدي-تاج العروس-ج9-ص159.

[7]: ابن سلام-الأموال-ج3- ص460-462.

[8]: العسكري-التلخيص في معرفة أسماء الأشياء- تحقيق:د.عـزت حسن-مجمع اللغة العربية-دمشق 1389هـ/1969م- ج1-ص319.

[9]: ابن سلام-الأموال-ص512.

[10]: ابن منظور-لسان العرب-ج7-ص378.

[11]: صالح، محمد أمين-النظم الاقتصادية-ص282.

[12]: هنتس، فالير-المكاييل والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المتري-ترجمة:كامل العسلي-عمان1970-ص65.

وكان المختوم يعادل قفيزاً واحداً، ويساوي خمسة أرطال وثلث الرطل من القمح[1]، وسمي مختوماً لأن الأمراء جعلوا على أعلاه خاتماً مطبوعاً لئلا يزاد فيه أو ينقص منه[2].

أما القفيز فكلمة أعجمية، وتعني مكيالاً كان معروفا عند أهل العراق، يساوي ثمانية مكاكيك[3]، وهو وحدة كيل، ووحدة قياس للمساحة في الوقت نفسه[4]، وقيل أن أن الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) صغّر الدرهم وكبّر القفيز، وصارت تؤخذ عليه ضريبة أرزاق الجند[5]، ويبدو أن الحجاج بن يوسف الثقفي هو الذي أتخذه فنسب إليه[6].

والمكوك مكيال معروف في أقاليم الدولة العربية الإسلامية[7]، وقيل هو المد أو الصاع[8]، وكان يساوي صاعاً ونصف الصاع أو ثلاث كيلجات[9].

ومن المكاييل التي أستعملت في بلاد الشام الكيلجة[10]، التي وردت في عهد الخليفة الأموي هشام بن عبد الملك لأول مرة[11]، وكانت تساوي ثلث مكوك أو ستمائة درهماً من القمح، وهي تساوي 1875 غم[12].

أما الجريب فهو مكيال مقداره أربعة أقفزة، ويستعمل مقياساً للمساحة، ويساوي عشرة أقفزة[13]، أي ما يعادل 3600 ذراع[14].

---

[1]: م.ن.

[2]: ابن سلام–الأموال–ج3–ص461.

[3]: سلامة–الأحوال الاقتصادية–ص180.

[4]: الفيروزآبادي–القاموس المحيط–ج2–ص87.

[5]: سلامة–الأحوال الاقتصادية–ص180.

[6]: ابن سلام–الأموال–ج3–ص462.

[7]: ابن منظور–لسان العرب–ج10–ص491.

[8]: الشرباصي،احمد–المعجم الاقتصادي الإسلامي–دار الجيل–بيروت1981م–ص438.

[9]: ابن منظور–لسان العرب–ج10–ص491.

[10]: هنتس–المكاييل والأوزان–ص71.

[11]: ابن الأثير–الكامل–ج4–ص236.

[12]: هنتس–المكاييل والأوزان–ص61.

[13]: الزبيدي–تاج العروس–ج2–ص147.

[14]: هنتس–المكاييل والأوزان–ص61.

أما الأوزان فقد كان ما هو معروف قبل الإسلام، واستمر وجوده بعده، وبقي الناس يزنون بهذه الأوزان، سواء في الجزيرة العربية أو في بلاد الشام ومصر والعراق[1].

فالدانق وحدة وزن تساوي سدس الدرهم وتساوي قيراطين[2]، والقيراط يساوي 1/20 من المثقال ويساوي خمس حبات[3]، وقد اختلف وزنه في الجاهلية والإسلام، والإسلام، ذلك لأن الدانق أرتبط بمقدار الدرهم، إذ هو جزء منه، وقد اختلفت الدراهم[4].

وفي سنة 76هـ/695م جعل عبد الملك بن مروان الدانق يساوي قيراطين ونصف[5]. أما الرطل فهو من وحدات الوزن قبل الإسلام[6]، واستعمل في دمشق، وكان يساوي 600 درهم أو أثنتي عشرة أوقية[7]، وقد استعمله المسلمون كوحدة لوزن المواد الغذائية، كالعسل والسكر والزعفران، واستعمل كوحدة وزن للنقد في صدر الإسلام[8]، وكان رطل دمشق أكثر شيوعاً.

وكانت الأوقية تساوي 1/12 من الرطل[9]، وهي وحدة وزن تساوي سبعة مثاقيل[10]، والأوقية الشرعية في صدر الإسلام تساوي أربعين درهماً[11]، أي ما يعادل 125غم[12]، وتعد من أوزان الدهن[13].

---

[1]: سلامة-الأحوال الاقتصادية-ص183.

[2]: المناوي،محمد عبد الرؤوف بن علي(ت1031هـ/1621م)-النقود والمكاييل والموازين-تحقيق:د.رجاء محمود السامرائي-دار الرشيد للنشر-بغداد 1981م-ص35.

[3]: هنتس-المكاييل والأوزان-ص44.

[4]: الكبيسي،فرات حمدان عبد المجيد-وحدات الوزن والكيل والطول والمساحة في الحجاز والعراق وبلاد الشام حتى نهاية العصر الأموي-رسالة ماجستير غير منشورة-بغداد1999-ص93.

[5]: الشرباصي-المعجم-ص376.

[6]: علـي،جواد-تاريخ العرب-ج8-ص421.

[7]: المقريزي-إغاثة الأمة-ص49.

[8]: الكبيسي،فرات-وحدات الوزن-ص94.

[9]: هنتس-المكاييل والأوزان-ص32.

[10]: الخوارزمي-مفاتيح العلوم-ص20.

[11]: هنتس-المكاييل والأوزان-ص32.

[12]: الأندلسي-النظر في أحوال السوق-ص38.

[13]: الخوارزمي-مفاتيح العلوم-ص20.

أما المن فهو من وحدات الوزن الكبيرة، إذ كان يستعمل لوزن البضائع الضخمة، ويساوي رطلين، وقيل هو وزن، وقيل هو كيل، أو ميزان[1].

سابعاً: الضـــرائب التجاريـــة

البضائع التجارية مواد ضرورية أوكمالية، لا يمكن لأي أمة الإستغناء عنها أو أن تكون بغير حاجة إلى تصدير الفائض منها إلى خارج حدودها، وبالمقابل إستيراد ما تحتاج إليه[2]، كانت للدولة العباسية علاقات تجارية واسعة مع البلدان الاخرى، فكانت تقوم باستيراد أصناف متعددة من السلع، وبالمقابل قامت بتصدير السلع المهمة بالنسبة للدول الاخرى، وهذا كان يتطلب تنظيم العلاقات التجارية ووضع ضرائب على التجارات الصادرة والواردة بما يتناسب مع المصلحة العامة[3].

وهناك ضرائب عديدة كانت مفروضة على التجارة والاسواق ولكن الذي يهمنا في هذا المجال هي:-

العشـــور

ومفردها (عشر) وهو ماكان يفرض من الضرائب على بضائع التجار، وسمي القائم بجبايتها (العشار)[4] ويُعـــد عشور التجارة من أقدم أنواع الضرائب المفروضة التي كانت معروفة عند العرب[5]، إذ كانوا يفرضونها على التجارة المارة ببلادهم قبل الإسلام[6]، وقد أبطل العمل بها في بداية عهد الرسول (صلى الله الله عليه وسلم)، إذ كان يكره أخذ العشور من التجار[7].

---

[1]: الكبيسي-وحدات الوزن-ص96.

[2]: العزاوي، عباس- تاريخ الضرائب العراقية في صدر الإسلام إلى آخر العهد العثماني- الناشر:شركة التجارة والطباعة-بغداد1958-ص10.

[3]: المصري،عبد السميع-التجارة في الإسلام-مكتبة الأنجلو المصرية-القاهرة1976- ص 136-137.

[4]: ابن منظور-لسان العرب-ج6-ص246؛الزبيدي-تاج العروس-ج3-ص400.

[5]: السعدي،احمد-العشور أو الرسوم الكمركية في الإسلام-مجلة الكمارك والمكوس-العدد2-كانون الأول1955-ص7.

[6]: قدامة بن جعفر، أبو الفرج(ت320هـ/932م)-الخراج وصناعة الكتابة-تعليق:محمد حسين الزبيدي-دار الحرية-بغداد1981-ص241.

[7]: ابن سلام-الأموال-ج3-ص ص703-705؛أبو يعلى،محمد بن الحسين الفراء الحنبلي(ت458هـ/1065م)-الأحكام السلطانية-مكتبة مصطفى البابي الحلبي-القاهرة 1938م-ص230.

وعندما جاء الخليفة عمر بن الخطاب(رضي الله عنه) أقر فرض العشور على التجارات[1]، وهذا يعزى إلى سياسة الخليفة عمر(رضي الله عنه) لكي يقابل أهل الحرب في معاملتهم للمسلمين، فقد كانوا يأخذون منهم ضرائب على تجاراتهم تعادل العشر عندما يذهبون إلى مناطقهم[2]، وذلك بدليل ما كتبه أمير البصرة أبو موسى الأشعري إلى الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) ((إن تجاراً من قبلنا من المسلمين يأتون أرض الحرب فيأخذون منهم العشور))[3]. فجاء رد الخليفة الخليفة إليه: ((خذ أنت منهم كما يأخذون من تجار المسلمين، وخذ من أهل الذمة نصف العشر ومن المسلمين من كل أربعين درهماً، وليس فيما دون المائتين شئ، فإذا كانت مائتين ففيهما خمسة دراهم وما زاد فبحسابه))[4].

وقد عُـــد الخليفة عمر بن الخطاب (رض): ((أوّل من وضع العشر في الإسلام))[5] وأول من قام بجباية العشور هو (زياد بن حدير الأزدي) الذي تولّى عشور العراق والشام[6]. وكانت العشور تفرض على السلع التجارية القادمة من خارج أراضي الدولة العربية الإسلامية، أي: من دار الحرب، وقد أطلق عليها في الوقت الحاضر الضرائب (الكمركية)[7].

أما السلع التجارية التي تنتقل داخل أراضي الدولة العربية الإسلامية فلا تؤخذ منها العشور لأنها محرمة من الناحية الشرعية[8].

وتفرض العشور على تجارات أهل الذمة إذا ما مرّوا بالثغور الإسلامية[9]، حيث كانت تؤخذ مرة واحدة في السنة إذا كان التاجر ينتقل ضمن أراضي الدولة العربية الإسلامية وإن تكرر قدومه بالعاشر، أما إذا انتقل التاجر بين الدولة العربية

---

[1]: ديمومبين–النظم الإسلامية–ص142؛الدوري–النظم الإسلامية–ط1–نشر مطبعة نجيب–بغداد1950–ج1–ص135.

[2]: جب–دراسات–ص75.

[3]: أبو يوسف–الخراج–ص146.

[4]: أبو يوسف–الخراج–ص146.

[5]: ابن سلام–الأموال–ج3–ص713.

[6]: أبو يوسف–الخراج–ص98.

[7]: العزاوي–تاريخ الضرائب–ص14؛الخربوطلي–تاريخ العراق–ص407.

[8]: أبو يعلى–الأحكام السلطانية–ص230.

[9]: الريس،محمد ضياء الدين–الخراج والنظم المالية للدولة الإسلامية–ط3–دار المعارف–مصر 1969م–ص123.

الإسلامية والمناطق الأخرى فيؤخذ منه العشر في كل مرة[1]، وإذا ما أقاموا بالأنتقال لغرض التجارة داخل الأراضي الإسلامية فلا تعشر أموالهم إلاّ مرة واحدة في السنة[2].

وكانت ضريبة العشر من موارد بيت المال المهمة في مختلف العصور، لذلك استمرت الدولة العربية الإسلامية بفرضها على البضائع التجارية الواردة إليها[3].

والأماكن التي كانت تجبى فيها العشور هي موانئ الخليج العربي، كالبصرة والأبلة وسيراف[4]، وفي منطقة البطائح[5]، إضافة إلى عبادان فقد كان فيها مركز لجباية العشور على المراكب المارة بها[6].

وكانت تؤخذ على كل ما يرد إلى الموانئ العربية عن طريق البحر وتسمى (أعشار السفن)[7] ونسبتها كانت كبيرة بسبب تجارة العراق الواسعة مع أنحاء مختلفة من العالم[8].

وقد فرضت على البضائع الواردة إلى عدن ضرائب باهضة قبل وصولها إلى جدة، ويتعرّض التجار إلى تفتيش دقيق[9]، فقد خفضّوا الرسوم الكمركية في موانئ جدة وينبع وفرضوا رسوماً عالية على السفن التي يثبت أنها تمر بعدن أو ترسوا بها، فالضريبة على السلع الواردة من الشرق إلى جدة مباشرة كانت (10%)، وضعفها إذا مرت بعدن أولاً، بل كانوا يصادرونها في بعض الأحيان[10].

---

[1]: ابن آدم، يحيى بن آدم القرشي(ت203هـ/818م)-الخراج-تحقيق:احمد محمد شاكر- دار المعرفة-بيروت 1969م-ص173؛ قدامة-الخراج-ص242.

[2]: ابن آدم-الخراج-ص173.

[3]: غنيمة،يوسف-مالية العراق في عهد العباسيين-مجلة القضاء العراقية-العدد 2-آذار1943-ص129.

[4]: الأصطخري-المسالك-ص184.

[5]: المقدسي-أحسن التقاسيم-ص133.

[6]: متــز-الحضارة الإسلامية-ج2-ص323.

[7]: ابن الأثير-الكامل-ج7-ص35.

[8]: غنيمة-مالية العراق-ص142.

[9]: المقدسي-أحسن التقاسيم- ص104-105.

[10]: فهمي-طرق التجارة-ص138.

أما عيذاب التي تقع على البحر الأحمر، فأن التاجر يدفع الزكاة فقط، والتاجر من أهل الذمة يدفع ما هو متفق عليه شرعاً[1].

وفي مدينة زبيد كان ولاتها لا يستحلّون أخذ المكوس من التجار، عدا ما كانوا يأخذونه من الحجاج بما يقابل 3/1 الدرهم[2]، أي يكتفون بأخذ الشرعي منها.

أما الضرائب على التجارة النهرية فقد كانت تجبى في أماكن معينة تسمى (المآصر)[3] وهذه المآصر منتشرة على الطرق التجارية النهرية، ولاسيما على نهري دجلة والفرات[4]، وكانت هذه المآصر تقام لغرض مراقبة السفن الداخلة والخارجة، لاسيما في المناطق التي يخشى منها التهريب إلى الخارج، وأخذ الضرائب على التجارة المارة[5].

ويبدو أن المآصر كانت منتشرة بين بغداد وتكريت[6]، وربما تعدتها إلى شماليها[7]، وكانت في بغداد تسمى (المآصر العليا)[8].

وفي زمن عضد الدولة البويهي فرضت ضرائب جديدة، فضلاً عن الرسوم القديمة على الواردات والصادرات، وسميت هذه الضرائب (مكوساً) لأنها غير قانونية[9]، وقد ألغي الكثير منها زمن السلاجقة، لأنها كانت جائرة على مصلحة الناس[10].

---

[1]: ناجي،عبد الجبار–دراسة مقارنة للأحوال التجارية لموانئ الخليج العربي والجزيرة العربية في القرن 4هـ–مجلة المؤرخ العربي–العدد 56–ص190.

[2]: ابن المجاور–تاريخ المستبصر–ص84.

[3]: المآصر: سلاسل أو حبال توضع على النهر حذر تهريب الأموال التجارية إلى خارج محل استيفائها. الزمخشري، أبو القاسم جار الله محمود بن عمر(ت528هـ/1133م)– أساس البلاغة– دار صادر– ودار بيروت للطباعة والنشر– بيروت 1385هـ/1965م–ص17.

[4]: القمـي، سعد بن عبد الله أبي الخلف الأشعري (ت301هـ/913م)– المقالات والفرق– تحقيق:محمد جواد مشكور–1963–ص132–133.

[5]: العزاوي–تاريخ الضرائب–ص78.

[6]: غنيمة– مالية العراق–ص143.

[7]: عواد، ميخائيل–المآصر في بلاد الروم والإسلام–نشـر مطبعة المعارف–بغداد 1948م–ص13.

[8]: ابن الجوزي–المنتظم–ج8–ص77.

[9]: العزاوي–تاريخ الضرائب– ص24–25.

[10]: ابن خلكان، أبو العاس شمس الدين احمد بن محمد بن أبي بكر(ت681هـ/1282م)–وفيات الأعيان وأبناء الزمان–تحقيق إحسان عباس–دار الثقافة–بيروت بلا.ت–ج2–ص181.

وبهذا نجد أن العشور فرضت على التجارة البحرية والنهرية، لأنها كانت مورداً مهماً من موارد بيت مال المسلمين على مر العصور الإسلامية.

الخاتمـــة

بسم اللـــه الرحمن الرحيم

الحمد للـــه رب العالمين والصلاة والسلام على
سيدنا ورسولنا الكريم محمد (صلى الله عليه وسلم)
وعلى آله وصحبه الكرام أجمعين.

تمخَّض البحث عن نتائج كثيرة، يمكن أن نوجزها بما يأتي:-

1- إنّ دراستنا لموقع البحر الأحمر جغرافياً أظهرت أنّه أقصر طريق بحري بين الشرق والغرب، كما كان أسرع وسيلة للتبادل التجاري والحضاري بين البلاد المطلّة عليه وبين العالم الخارجي، سواء كان في المحيط الهندي أم في قارة أوربا. وبمعرفة هويّة الممالك المطلّة على سواحله تبيَّن لنا أنّه بحيرة عربية داخلية لأنه يقع داخل حدود الوطن العربي.

2- إن موقع البحر الأحمر الاستراتيجي كان متميزاً في الجانب الاقتصادي والعسكري والسياسي، لذا كان يعدّ واحداً من أهمّ الممرات المائية العالمية التي أتاحت للملاحة الدولية حركة تجارية نشطة وسريعة بين الشرق والغرب عبر العصور المختلفة، إذ استمدت أهميته هذه من اختصاره المسافة بين شرق العالم وغربه بنسبة 58%، وذلك بربطه المحيط الهندي بالبحر الأبيض المتوسط، وتبيّن من خلال هذه الدراسة أنّ أغلب بضائع العالم التي تنقلها الأساطيل التجارية كانت تمر عن طريق البحر الأحمر لكونه أقصر وأقرب الممرات المائية.

3- ازدهرت التجارة العربية الاسلامية وتوسَّعت بشكل لم يسبق له مثيل في القرنين الثاني والثالث للهجرة/الثامن والتاسع للميلاد وذلك بفضل جملة عوامل، منها الاستقرار السياسي نوعاً ما للدولة العربية الاسلامية، وتنظيم علاقاتها التجارية مع البلدان الأخرى بصورة عامة، والشرقية منها بصورة خاصة.

4- على الرغم من أنّ الموقع الجغرافي يؤدّي الدور الأول في جعل هذه المدينة أو تلك، مِمَّن تمرّ بها خطوط التجارة، مركزاً تجارياً، إلاّ أنّ هناك عوامل أخرى ساعدت على زيادة أهمية هذه المدن من حيث كونها مراكز تجارية، فقد كان للعامل الإداري أو السياسي الدور الكبير في هذا الجانب، فالعواصم تعدّ أكبر المراكز التجارية نشاطاً، كذلك الحال بالنسبة للمدن التي تعدّ مركزاً إداريا. كما امتازت المراكز التجارية بشكل عام بارتفاع المستوى المعاشي فيها، وعمل أغلب أهلها في الجانب التجاري، وعليه فهي تكون مناطق استقطاب بشري للعمل التجاري المربح، ممّا ترتَّبت عليه كثافة سكانية عالية، وخليط اجتماعي، لتجمّع الناس فيها من جنسيات وديانات مختلفة. وممّا كان يزيد من أهميّة بعض المراكز التجارية وصول أكثر من خطّ تجاري اليها، كما أدّت مدن الثغور دوراً دفاعياً الى جانب دورها كمراكز تجارية.

5- أدّى النشاط التجاري في البحر الأحمر خلال هذه المرحلة إلى تكوين فئة من التجار الذين توسَّعت حركتهم التجارية وزاد ثراؤهم ومارسوا نشاطهم على نطاق واسع وتخصَّصوا بتجارة بعض السلع، وكوَّنوا الشركات التجارية المتخصّصة واتخذوا من السوق المصرية مركزاً لنشاطهم، وأصبح لهم وكلاء تجاريون ينوبون عنهم في عمليات البيع والشراء في موانئ البحر الأحمر.

6- من وسائل التعامل التجاري كانت المقايضة، إلى جانب استخدام المعادن الثمينة كالذهب والفضة، والعملة المسكوكة، في المبادلات التجارية داخل الدولة العربية الاسلامية، وبينها وبين البلدان الشرقية.

7- ومن الوسائل التي كانت مرادفة للتطور التجاري في استخدام الصكوك وسيلة لدفع الأموال في مؤسسات الدولة، وفي الأسواق، وبين التجار، وتجنباً لمخاطر الطريق، استعملت الحوالة والسفتجة، إضافة إلى تطور الصيرفة، إذ قام الصَّرافون مقام البنوك في تحويل هذه السفاتج إلى نقود مقابل خصم مبلغ معيّن من المحوّل، وجرى تحويل الدراهم إلى دنانير، وبالعكس، حسب أسعار الصَّرف السائدة.

المصـــادر والمراجــع

القـــرآن الكـــريم

أ- المخطوطات

1- رسالة حققها عبد السلام هارون ونشرها ضمن مجموعة رسائل بأسم (نوادر المخطوطات) المجموعة الرابعة-مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر-(القاهرة 1945).

2- مؤلف مجهول (أُلف في سنة 873هـ/1468م)، عجائب البلدان والجبال والاشجار-مخطوط في مكتبة الدراسات العليا-جامعة بغداد-كلية الآداب برقم 14.

ب- المصـــادر الأوليـــة

الأبشيهي: شهاب الدين محمد بن أحمد ابي الفتح (ت850هـ/1446م)

1- المستطرف من كل فن مستظرف-نشر: عبد الحميد احمد حنفي-مصر-بلا.ت

ابن الأثير: عز الدين ابو الحسن علي ابن أبي الكرم(ت630هـ/1232م)

2- الكامل في التاريخ-دار صادر-بيروت1386هـ/ 1966م.

ابن الأخوة: محمد بن محمد بن احمد القرشي(729هـ/1328م)

3- معالم القربة في أحكام الحسبة-تحقيق: محمد محمود شعبان وصديق احمد عيسى-النهضة المصرية العامة للكتاب-القاهرة1396هـ/ 1976م.

اخوان الصفا (ت القرن 5هـ)

4- رسائل اخوان الصفا وخلان الوفا-دار صادر-بيروت 1957.

الأدريسي: أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله(ت560هـ/1164م)

5- نزهة المشتاق في اختراق الآفاق-ليدن1283هـ/ 1866م.

6- وصف الهند وما يجاورها من البلاد-تصحيح: مقبول أحمد-نشر الجامعة الإسلامية-الهند1374هـ/ 1945.

7- صفة المغرب وأرض السودان ومصر والأندلس-مأخوذ من كتاب نزهة المشتاق-مطبعة بريل-ليدن1388هـ/ 1968م.

الأدفوي: أبو الفضل كمال الدين جعفر بن ثعلب(ت748هـ/1347م)

8- الطالع السعيد الجامع أسماء نجباء الصعيد-تحقيق: الأستاذ سعد محمد حسن-القاهرة1386هـ/ 1966م.

ابن آدم: يحيى بن آدم القرشي(ت203هـ/818م)

9- الخراج-تحقيق: أحمد محمد شاكر-دار المعرفة-بيروت1389هـ/ 1969م.

الأزدي: محمد بن أحمد أبي المطر

10- حكاية أبى القاسم البغدادي-مكتبة المثنى-بغداد1385هـ/ 1965م.

الأزدي: يزيد بن محمد بن القاسم(ت334هـ/945م)

11- تاريخ الموصل-تحقيق: د. علي حبيبة-القاهرة 1387هـ/1967م.

الأزرقي: أبو الوليد محمد بن عبد الله(ت223هـ/837م)

12-أخبار مكة وما جاء فيها من آثار-تحقيق: رشدي صالح ملحس-دار الأندلس للطباعة-بيروت 1983م.

الأصطخري: أبي اسحق ابراهيم بن محمد(ت341هـ/952م)

13-المسالك والممالك-تحقيق: محمد جابر عبد العال-مراجعة: محمد شفيق غربال-دار القلم-القاهرة1381هـ/ 1961.

الأصفهاني: أبي الفرج علي بن الحسين بن محمد (ت356هـ/966م)

14-الأغاني-نشر دار الثقافة-بيروت 1959م.

الأصفهاني: حسن بن عبد الله(من علماء القرن 3هـ)
15- بلاد العرب-تحقيق: أحمد الجاسر وصالح أحمد العلي-ط1-نشر دار اليمامة-الرياض-السعودية 1968م.

ابن الأكفاني: أبو عبد الله محمد بن إبراهيم الأنصاري(ت749هـ/1348)
16- نخب الذخائر في احوال الجواهر-نشر المطبعة العصرية-القاهرة 1939م.

الأندلسي: يحيى بن عمر القرشي(ت289هـ/901م)
17- النظر والأحكام في جميع أحوال السوق-الشركة التونسية للتوزيع 1975م.

ابن اياس: محمد بن احمد(ت930هـ/1523م)
18- بدائع الزهور في وقائع الدهور-ط1-المطبعة الأميرية-القاهرة 1894م.

ابن بدران: عبد القادر
19-تهذيب تاريخ ابن عساكر(تاريخ دمشق)-ط2-دار المسيرة-بيروت 1979م.

ابن بطوطة: أبو عبد الله محمد بن إبراهيم(ت779هـ/1377م)
20- رحلة ابن بطوطة المسماة (تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار)-مطبعة الاميرية-القاهرة 1933م.

البكري: عبد الله عبد العزيز الاندلسي(ت487هـ/1094م)
21- معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع-ط1-مطبعة لجنة التأليف والترجمة-القاهرة 1944م.
22- المسالك والممالك-الدار العربية للكتاب-قرطاجة 1992م.

البلاذري: أحمد بن يحيى البغدادي(ت279هـ/892م)
23- فتوح البلدان-نشر: صلاح الدين المنجد-القاهرة 1956م.

البيروني: أبو الريحان محمد بن أحمد(ت430هـ/1038م)

24- الجماهر في معرفة الجواهر-مطبعة دار المعارف العثمانية-حيدر آباد 1936م.
25- تحديد نهايات الأماكن لتصحيح مسافات المساكن-تحقيق: د.يولجاكوف-مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر-القاهرة 1964م

ابن البيطار: ضياء الدين عبد الله بن أحمد الاندلسي(ت646هـ/1248م)
26- الجامع لمفردات الأدوية والأغذية-بولاق-القاهرة 1874م.

ابن ابي الفضائل: المفضل(ت672هـ/1273م)
27- النهج السديد والدرر الفريد فيما بعد تاريخ ابن العميد-باريس 1928م.

الترمذي: أبو عيسى محمد بن عيسى بن سوره(ت279هـ/892م)
28- السنن-تحقيق: عبد الرحمن محمد عثمان-ط2-دار الفكر 1974م.

ابن تغري بردي: جمال الدين أبو المحاسن يوسف(ت874هـ/1469م)
29- النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة-القاهرة 1972م.

التنوخي: القاضي ابن علي المحسن بن أبي القاسم(ت384هـ/994م)
30- نشوار المحاضرة وأخبار المذاكرة-تحقيق: عبود الشالجي-1971م.
31- الفرج بعد الشدة-ط1-مكتبة المثنى-بغداد 1955م.

التوحيدي: أبوحيان علي بن محمد بن العباس(ت414هـ/1023م)
32- الهوامل والشوامل-اعتناء: أحمد أمين وسيد احمد صقر-مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر-القاهرة 1951م.

الثعالبي: عبد الملك بن محمد بن إسماعيل(ت429هـ/1037م)
33- يتيمة الدهر في محاسن أهل العصر-تحقيق: محمد محي الدين عبد الحميد-مطبعة مجازي-القاهرة 1947م.

34- ثمار القلوب في المضاف والمنسوب-تحقيق: محمد أبو الفضل-دار نهضة مصر-القاهرة 1965م.
35- لطائف المعارف-تحقيق: إبراهيم الأبياري وحسن كامل الصيرفي-دار إحياء الكتب العربية-القاهرة 1960م.

الجاحظ: أبو عثمان عمرو بن بحر(ت255هـ/868م)
36- التبصر بالتجارة-تحقيق: حسن حسني عبد الوهاب-القاهرة 1966م.
37- البخلاء-تحقيق: طه الحاجري-دار المعارف بمصر-القاهرة 1963م.
38- رسائل الجاحظ-(رسالة فخر السودان علي البيضان)-تحقيق: عبد السلام محمد هارون- نشر مكتبة الخانجي بالقاهرة 1964م.
39- ثلاث رسائل للجاحظ-(الرسالة الأولى في الرد على النصارى)-ط3-نشر المطبعة السلطانية 1962م.

ابن جبير: أبو الحسن محمد بن أحمد الكتاني الأندلسي(ت614هـ/1217م)
40- رحلة ابن جبير-دار صادر ودار بيروت للطباعة والنشر- بيروت 1964م.

الجزيري: عبد الرحمن
41- الفقه على المذاهب الأربعة-ط5-المكتبة التجارية الكبرى-مصر بلا.ت .

ابن الجوزي: أبو الفرج عبد الرحمن بن علي(ت597هـ/1200م)
42- المنتظم في تاريخ الملوك والأمم-ط1-مطبعة دائرة المعارف العثمانية-حيدر آباد 1938م.
43-أخبار الاذكياء-تحقيق:محمد مرسي الخولي-مكتب الشرقي-القاهرة 1970م.

الجهشياري: أبي عبد الله محمد بن عبدوس(ت331هـ/942م)
44-الوزراء والكتاب-تحقيق: مصطفى السقا وآخرون-ط1-نشر مطبعة مصطفى البابي الحلبي-القاهرة 1938م.

ابن حبيب: أبو جعفر محمد(ت245هـ/859م)

45- المحبر-اعتنى بتصحيحه: د.إيلزة ليختن شتيتر-دار المعارف العثمانية-الهند 1942م.

ابن حجة الحموي: تقي الدين أبي بكر بن علي(ت837هـ/1433م)
46- ثمرات الاوراق-تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم-ط1-مصر 1971م.

الحميري: محمد عبد المنعم(ت732هـ/1331م)
47- الروض المعطار في خير الأقطار-تحقيق: د.إحسان عباس-مكتبة لبنان-بيروت 1975م.

الحنبلي: مرعي بن يوسف
48- دليل الطالب-نشر المكتب الإسلامي-دمشق بلا.ت.

ابن حوقل: أبو القاسم محمد النصيبي(367هـ/977م)
49- صورة الأرض-مكتبة الحياة-بيروت 1975.

ابن خرداذبة: عبيد الله بن عبد الله(ت300هـ/912م)
50- المسالك والممالك-مطبعة بريل-ليدن 1889م.

الخطيب البغدادي: أبي بكر أحمد بن علي(463هـ/1070م)
51- تاريخ بغداد أو مدينة السلام-دار الكتاب العربي-بيروت بلا.ت.

ابن خلدون: عبد الرحمن بن محمد(ت808هـ/1405م)
52-المقدمة-ط2-لجنة البيان العربي-1965م.

ابن خلكان: أبو العباس شمس الدين أحمد(ت681هـ/1282م)

53- وفيات الأعيان وأبناء الزمان-تحقيق: إحسان عباس-دار الثقافة-بيروت بلا.ت.

الخوارزمي: أبو عبد الله بن أحمد بن يوسف(ت383هـ/993م)
54- مفاتيح العلوم-ط1-المطبعة المنيرية-مصر 1923.

أبو داود: سليمان بن الأشعث بن اسحق(ت275هـ/888م)
55- السنن-ط1-مكتبة ومطبعة البابي الحلبي-مصر 1952م.

ابن دقماق: إبراهيم بن ايدمر العلائي(ت809هـ/1406م)
56- الإنتصار لواسطة عقد الأمصار-منشورات المكتب التجاري للطباعة والنشر-مطبعة بولاق 1893م.

الدمشقي: أبو الفضل جعفر بن علي(ت570هـ/1174م)
57- الإشارة إلى محاسن التجارة-تحقيق: البشري الشوربجي-ط1-نشر مكتبة الكليات الازهرية-مصر 1977م.

الدوداري: أبي بكر بن عبد الله بن أيبك(ت736هـ/1335م)
58- كنز الدرر وجامع الغرر-الجزء السابع بعنوان-الدر المطلوب في مناقب بني ايوب-تحقيق: د. سعيد عبد الفتاح عاشور-دار إحياء الكتب-القاهرة 1972

الرازي: جمال الدين أبي بكر
59- مفيد العلوم ومبيد الهموم-ط1-المطبعة العلمية-القاهرة 1892م.

الرام هرمزي: بزرك بن شهريار(ت360هـ/970م)
60- عجائب الهند بره وبحره وجزايره-مطبعة السعادة-القاهرة 1908م.

ابن رستة: أبي علي أحمد بن عمر(ت290هـ/902م)
61- الأعلاق النفيسة-مطبعة بريل-ليدن 1891م.

ابن رشيد الحفيد: محمد بن أحمد(ت595هـ/1198م)

62- بدارة المجتهد ونهاية المقتصد-دار الكتب الحديثة-القاهرة بلا.ت.

ابن الرفعة: أبي العباس نجم الدين أحمد(ت710هـ/1310م)
63- الرتبة في الحسبة-تحقيق: د. محمد أحمد اسماعيل الخاروف-دار الفكر-دمشق 1980م.

ابن الرومي: أبو الحسن علي بن العباس(ت284هـ/897م)
64- ديوان ابن الرومي-تحقيق: حسين نصار-مطبعة دار الكتب-مصر 1976م.

الزبيدي: محمد مرتضى(ت1205هـ/1790م)
65- تاج العروس من جواهر القاموس-دار مكتبة الحياة-بيروت بلا.ت.

الزبير بن بكار: أبو عبد الله بن عبد الله مصعب(ت256هـ/869م)
66- جمهرة نسب قريش وأخبارها-تحقيق: محمود محمد شاكر-مطبعة المدني-1961م.

الزمخشري: أبي القاسم جار الله محمود بن عمر(ت528هـ/1133م)
67- أساس البلاغة-دار صادر ودار بيروت للطباعة والنشر-بيروت 1965م.

الزهري: أبو عبد الله محمد بن أبي بكر(ت550هـ/1155م)
68- الجغرافيا-تحقيق: محمد حاج صادق-المعهد الفرنسي للدراسات العربية-دمشق 1968م.

السرخسي: شمس الدين محمد بن أبي سهل(ت490هـ/1096م)
69- المبسوط-ط3-دار المعرفة للطباعة والنشر-بيروت-لبنان 1978م.

ابن سعيد المغربي: أبو الحسن علي بن موسى(ت685هـ/1286م)

70- المغرب في حلى المغرب-تحقيق: د. زكي محمد حسن، د. شوقي ضيف-القاهرة 1953م.
71- الجغرافيا-ترجمة: إسماعيل العربي-ط1-المكتب التجاري للطباعة والنشر والتوزيع-بيروت 1970م.
ابن سيده: أبي الحسن علي بن إسماعيل(ت458هـ/1065م)
72- المخصص-ط1-مصر 1900م.

ابن سلام: أبو عبيد القاسم(ت224هـ/838م)
73-الأموال-تحقيق: خليل محمد هراس-ط1-نشر مكتبة الكليات الازهرية-القاهرة 1968م.

السيرافي: أبو زيد الحسن بن زيد (ت227هـ/841م)
74-رحلة السيرافي إلى الهند والصين-نشرها: علي البصري-طبع دار منشورات البصري(دار الحديث)-بغداد 1961م.

أبو شجاع: محمد بن الحسين الملقب ظهير الدين الروذراوي(ت488هـ/1095م)
75-ذيل كتاب تجارب الأمم-نشر مطبعة شركة التمدن-مصر1335هـ/1916م.

شيخ الربوة: شمس الدين أبي عبد الله الدمشقي(727هـ/1326م)
76- نخبة الدهر في عجائب البر والبحر-طبعة ليبزك1342هـ/1923م-اوفسيت مكتبة المثنى-بغداد.

الصابي: أبو الحسين هلال بن الحسن(ت448هـ/1056م)
77- تاريخ الصابي-مطبعة الآباء اليسوعيين-بيروت 1322هـ/1904م.

الصقاعي: فضل الله بن فخر(ت726هـ/1325م)
78- ذيل كتاب وفيات الأعيان-تحقيق: جاكلين سوبله-المعهد الفرنسي-دمشق 1394هـ/1974م.

الطبري: أبو جعفر محمد بن جرير(ت310هـ/922م)
79- تاريخ الرسل والملوك-تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم-دار المعارف القاهرة 1385هـ/1965م.

ابن الطقطقى: محمد بن علي بن طباطبا(ت709هـ/1309م)
80- الفخري في الآداب السلطانية والدول الاسلامية-دار بيروت للطباعة والنشر-بيروت 1386هـ/1966م.

ابن طيفور: أحمد بن طاهر الكاتب(ت280هـ/893م)
81- بغداد في تاريخ الخلافة العباسية-القاهرة 1388هـ/1968م.

الظاهري: غرس الدين خليل بن شاهين(ت873هـ/1468م)
82- زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك-تصحيح: بولص راويس- المطبعة الجمهورية-باريس 1312هـ/1894م.

ابن عبد الحق: صفي الدين عبد المؤمن البغدادي(739هـ/1338م)
83- مراصد الإطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع- تحقيق: علي محمد البجاوي- ط1-بيروت 1375هـ/1955م.

ابن العراق: نعمان بن محمد(من علماء القرن 10هـ)
84- معدن الجواهر بتاريخ البصرة والجزاير-تحقيق: محمد حميد الله-معهد البحوث الاسلامية في إسلام آباد-باكستان 1393هـ/1973م.

عرب فقيه: شهاب الدين احمد عبد القادر الجيزاني(ت950هـ/1543م)
85- فتوح الحبشة-تحقيق: رينيه باسيه-باريس 1315هـ/1897م.

العسقلاني: ابن حجر شهاب الدين أحمد بن علي(ت852هـ/1448م)
86- الدرر الكامنة في أعيان المائة الثامنة-تحقيق: محمد سيد جاد الحق-القاهرة بلا.ت.

العسكري: الحسن بن عبد الله بن سهل(ت395هـ/1004م)
87- الأوائل-تحقيق: محمد السيد الوكيل-مطبعة دار أمل-طنجة-المغرب الاقصى بلا.ت.
88- التلخيص في معرفة أسماء الأشياء-تحقيق: د. عزت حسن-مجمع اللغة العربية-دمشق 1389هـ/1969م.

العمري: أحمد بن يحيى بن فضل الله (ت749هـ/1348م)
89- مسالك الأبصار في ممالك الأمصار-تحقيق: مصطفى أبو ضيف أحمد-مطبعة الدار البيضاء الجديدة-(د-م 1409هـ/1988م).

الغساني: الملك المظفر يوسف بن علي بن رسول(ت694هـ/1294م)
90- المعتمد-تصحيح: مصطفى السقا-ط3-دار المعرفة للطباعة والنشر-بيروت-لبنان 1395هـ/1975م.

أبو الفدا: عماد الدين اسماعيل بن محمد(ت732هـ/1331م)
91- تقويم البلدان-دار المطبعة السلطانية-باريس 1256هـ/1840م.
92- المختصر في أخبار البشر-المطبعة الحسينية-القاهرة بلا.ت.

ابن الفقيه: أبو بكر أحمد بن محمد(ت360هـ/970م)
93- مختصر كتاب البلدان-تحقيق: دي غويه-مطبعة بريل-ليدن 1302هـ/1884م

الفيروزآبادي: أبو طاهر مجد الدين محمد بن يعقوب(ت817هـ/1414م)

94- القاموس المحيط- مؤسسة الحلبي وشــركاه للنشر والتوزيع- القاهرة 1306هــ/1888م.

ابن قتيبة: أبي محمد عبد الله بن مسلم(ت276هــ/889م)
95- عيون الأخبار-المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والنشر-مصر 1383هــ/1963م.

قدامة بن جعفر: أبو الفرج(ت320هــ/932م)
96- الخراج وصناعة الكتابة-تعليق: محمد حسين الزبيدي-دار الحرية-بغداد 1402هــ/1981م.

القزويني: زكريا بن محمد بن محمود(ت682هــ/1283م)
97- آثار البلاد وأخبار العباد-دار صادر-بيروت 1380هــ/1960م.

القلقشندي: أبو العباس أحمد بن علي بن احمد(ت821هــ/1418م)
98- صبح الأعشى في صناعة الانشا-تحقيق: محمد حسين شمس الدين-ط1-دار الكتب-بيروت 1408هــ/1987م.
99- ضوء الصبح المسفر وجنى الدوح المثمر-تحقيق: محمود سلامة-مطبعة الواعظ-القاهرة 1324هــ/1906م.

القمي: سعد بن عبد الله أبي الخلف الأشعري(ت301هــ/913م)
100- المقالات والفرق-تحقيق: محمد جواد مشكور-1383هــ/1963م.

الكاساني: علاء الدين أبو بكر بن مسعود(ت587هــ/1191م)
101- بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع-ط2-دار الكتاب العربي-بيروت-لبنان 1403هــ/1982م.

ابن كثير: أبو الفدا الحافظ الدمشقي(ت774هـ/1372م)
102- البداية والنهاية في التاريخ-ط1-دار ابن كثير-بيروت 1386هـ/1966م.

ابن الكلبي: أبو المنذر هشام بن محمد بن السائب(ت204هـ/819م)
103- الأصنام-تحقيق: أحمد زكي-نسخة مصورة عن طبعة دار الكتب المصرية-1343هـ/1924م.

ابن ماجد: شهاب الدين أحمد(ت900هـ/1494م)
104- ثلاث أزهار في معرفة البحار-تحقيق: تيودور شوموفسكي-القاهرة 1389هـ/1969م.
105- الفوائد في أصول البحر والقواعد-تحقيق: ابراهيم خوري-دمشق 1391هـ/1971م.

ماركوبولو (ت692هـ/1292م)
106- رحلات ماركوبولو-ترجمها الى العربية: عبد العزيز جاويد-الهيئة المصرية-القاهرة 1398هـ/1977م.

مالك بن أنس: أبو عبد الله الامام مالك بن أنس بن مالك بن أبي عامر (ت179هـ/795م)
107- المدونة الكبرى-طبعة بولاق 1294هـ-اوفسيت مكتبة المثنى-بغداد 1390هـ/1970م.

المباركيوري: أبو المعالي أطهر الهندي
108- العرب والهند في عهد الرسالة-ترجمة: عبد العزيز عزت-الهيئة المصرية العامة-1393هـ/1973م.

المبرد: أبو العباس محمد بن يزيد(ت285هـ/898م)

109- الكامل في اللغة والادب-تحقيق: محمد أبو الفضل إبراهيم-نشر دار نهضة مصر للطبع والنشر -القاهرة بلا.ت.

ابن المجاور: جمال الدين ابي الفتح يوسف بن يعقوب(ت630هـ/1232م)
110- صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى بـ(تاريخ المستبصر)- اعتناء: اوسكر لوفغرين-مطبعة بريل-ليدن 1371هـ/1951م.

ابو مخرمة: أبو محمد عبد الله بن أحمد(947هـ/1540م)
111- تاريخ ثغر عدن-صنعاء 1402هـ/1981م.

المرزوقي: أبو علي أحمد بن محمد بن الحسن(ت421هـ/1030م)
112-الأزمنة والأمكنة-مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية-حيدر آباد-الهند 1332هـ/1913م.

المروزي: شرف الزمان بن طاهر(ت6هـ/627م)
113- أبواب الصين والهند والترك-لندن 1361هـ/1942م.

المسعودي: أبو الحسن علي بن الحسين بن علي(346هـ/957م)
114- مروج الذهب ومعادن الجوهر-تحقيق: محمد محيي الدين عبد الحميد- القاهرة 1378هـ/1958م.
115- أخبار الزمان ومن أباده الحدثان-مطبعة عبد الحميد أحمد-مصر 1357هـ/1938.
116- التنبيه والإشراف-تصحيح: عبد الله اسماعيل الصاوي-دار الصاوي للطبع والنشر والتأليف-القاهرة 1357هـ/1938م.

مسكويه: أبو علي أحمد بن محمد بن يعقوب(ت421هـ/1030م)
117- تجارب الأمم-مطبعة التمدن الصناعية-مصر 1334هـ/1915م-اوفسيت مكتبة المثنى-بغداد.

المقدسي: شرف الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد(ت375هـ/985م)
118- أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم-ليدن 1387هـ/1967م.

المقريزي: تقي الدين أحمد بن علي(ت845هـ/1441م)
119- المواعظ والإعتبار بذكر الخطط والآثار-تحقيق: د. مصطفى زيادة-القاهرة 1378هـ/1958م.
120- إغاثة الأمة في كشف الغمة-دمشق 1376هـ/1956م.
121- النقود الإسلامية المسمى بـ(شذور العقود في ذكر النقود)-تحقيق: محمد السيد علي بحر العلوم-ط5-نشر المكتبة الحيدرية-النجف 1387هـ/1967م.

ابن منظور: أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم(ت711هـ/1311م)
122- لسان العرب-دار صادر-بيروت 1388هـ/1968.

المهري: سليمان بن أحمد بن سليمان(ت889هـ/1484م)
123- شرح تحفة الفحول في تمهيد الأصول في علم البحر-تحقيق: إبراهيم خوري-دمشق 1390هـ/1970.

ناصر خسرو: أبو معين الدين(ت481هـ/1088م)
124- سفرنامة-نقلها إلى العربية: د. يحيى الخشاب-دار الكتاب الجديد-ط2-مطابع دار القلم-بيروت 1390هـ/1970م.

النويري: شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب(ت732هـ/1331م)
125- نهاية الأرب في فنون الأدب-المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والنشر-القاهرة بلا.ت.

الهمداني: أبو محمد الحسن بن أحمد(ت334هـ/945م)

126- صفة جزيرة العرب-تحقيق: محمد بن عبد الله النجدي-مطبعة السعادة-القاهرة 1373هـ/1953م.

ابن الوردي: سراج الدين أبي حفص عمر(ت749هـ/1348م)
127- خريدة العجائب وفريدة الغرائب-ط2-مطبعة مصطفى البابي الحلبي-مصر بلا.ت.

وكيع: محمد بن خلف بن حيان(306هـ/918م)
128- أخبار القضاة-نشر عالم الكتب-بيروت بلا.ت.

ياقوت الحموي: شهاب الدين ابو عبد الله(ت626هـ/1228م)
129- معجم البلدان-دار بيروت للطباعة-1377هـ/1957م.
130- معجم الادباء-تصحيح: مرجليوث-ط2-نشر مطبعة هندية بالموسكي-مصر 1342هـ/1923م.د

ابن يحيى: صالح (كان حياً سنة840هـ/1436م)
131- تاريخ بيروت المسمى (أخبار السلف من ذرية بحتر بن علي أمير الغرب ببيروت)-أشرف على تحقيقه: فرنسيس هورس وكمال الصليبي وآخرون-المطبعة الكاثوليكية-بيروت 1389هـ/1969

اليعقوبي: أحمد بن واضح(284هـ/897م)
132- البلدان-مطبعة بريل-ليدن 1309هـ/1891م.
133- تاريخ اليعقوبي-تقديم وتعليق: محمد صادق بحر العلوم-ط4-المكتبة الحيدرية-النجف 1394هـ/1974م.

أبو يعلى: محمد بن الحسين الفراء الحنبلي(ت458هـ/1065م)
134- الأحكام السلطانية-مكتبة مصطفى البابي الحلبي-القاهرة 1357هـ/1938

أبو يوسف: يعقوب بن إبراهيم(ت182هـ/798م)
135- الخراج-ط2-القاهرة 1382هـ/1962م.

ج- المراجع العربية والمترجمة

الأفغاني: سعيد

136- أسواق العـرب في الجاهلية والإسلام-ط2-مطابع دار الفكر-دمشق 1379هـ/1960م

الأكوع: محمد الحوالي

137- اليمن الخضراء مهد الحضارة-ط1-مطبعة السعادة-مصر 1971م.

الاندونيسي: قهر الدين يونس

138- هذه هي إندونيسيا-مطبعة الشبكش-مصر 1947.

أباضة: فاروق عثمان

139- عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر-القاهرة 1976.

إبراهيم: محمد كريم

140- عدن (دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية)-منشورات مركز دراسات الخليج العربي-جامعة البصرة 1985.

أبو العلا: محمود طه

141- جغرافية العالم العربي-دراسة عامة وتحليلية-ط3-مطابع سجل العرب-الإسكندرية 1982.

أحمد: إمام إبراهيم

142- تاريخ الفلك عند العرب-القاهرة 1960.

أمين: أحمد

143- ضحى الإسلام-ط2-مكتبة النهضة المصرية-القاهرة 1974.

بارتولد.ف

144- تاريخ الحضارة الإسلامية- ترجمة: حمزة طاهر-ط3-دار المعارف- مصر 1958.

بافقية: محمد عبد القادر

145- تاريخ اليمن القديم-المؤسسة العربية للدراسات والنشر-بيروت 1973.

بدر: عبد الرحيم

146- الفلك عند العرب-لبنان 1986.

البراوي: راشد

147- حالة مصر الاقتصادية في عهد الفاطميين-ط1-مكتبة النهضة المصرية- القاهرة 1948.

البستاني: بطرس

148- محيط المحيط-ط1-بيروت 1867م.

البكر: منذر

149- دراسات في تاريخ العرب قبل الإسلام، (تاريخ الدول الأجنبية في اليمن)- مطبعة جامعة البصرة-1399هـ/1980م.

ترسيسي: عدنان

150- اليمن وحضارة العرب-منشورات دار مكتبة الحياة-بيروت بلا.ت.

جرادات: وليد محمد

151- الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر بين الماضي والحاضر-دار الثقافة- الدوحة 1986.

جرجيس: اجيه يونان

152- البحر الأحمر ومضايقه-القاهرة بلا.ت.

جلوب: جون باحوت
153- إمبراطورية العرب-تعريب: خيري حماد-الناشر دار الكتاب العربي-بيروت 1966.

الجنحاني: الحبيب
154- المغرب الإسلامي (الحياة الاقتصادية والاجتماعية ق3-4هـ)-تونس 1978.

الجومرد: عبد الجبار
155- هارون الرشيد-بيروت 1956.

جوهر:حسن محمد
156- إندونيسيا-دار المعارف-مصر 1379هـ/1959م.

حافظ: صلاح الدين
157- صراع القوى العظمى حول القرن الأفريقي-المجلس الوطني للثقافة والفنون والاداب الكويت 1984م.

حتي: فيليب
158- تاريخ سوريا ولبنان-ترجمة: كمال اليازجي-دار الثقافة-بيروت 1959م.

الحديثي: نزار عبد اللطيف
159- أهل اليمن في صدر الإسلام-المؤسسة العربية للدراسات والنشر-بيروت بلا.ت.

حسن: حسن إبراهيم
160- دراسات في تاريخ المماليك البحرية وعصر الناصر بوجه خاص-ط1-القاهرة 1948م.

الحموي: محمد ياسين
161- تاريخ الأسطول العربي-مطبعة الترقي-دمشق 1945م.
162- الملّاح العربي ابن ماجد-دمشق 1947م.

حوراني: جورج فضلو
163- العرب والملاحة في المحيط الهندي-ترجمة: يعقوب بكر-مكتبة الانجلو المصرية-القاهرة 1958م.

الخربوطلي: علي حسني
164- تاريخ العراق في ظل الحكم الأموي-دار المعارف-القاهرة 1959م.

دافدسن: باذل
165- أفريقيا الشرقية والإستعمار الأوربي-القاهرة 1968م.

الدباس: معتز عبد الستار
166- علوم البحار عند العرب-مجلس البحث العلمي.

الدجيلي: خولة محمد شاكر
167- بيت المال، نشأته وتطوره من القرن الأول حتى القرن الرابع الهجري-مطبعة وزارة الاوقاف-بغداد 1976م.

الدمشقي: عبد الغني
168- اللباب في شرح الكتاب-تحقيق: محمد محي الدين عبد الحميد-ط4-نشر مطابع دار الكتاب العربي-القاهرة 1961م.

الدوري: عبد العزيز

169- النظم الإسلامية-ط1-نشر مطبعة نجيب-بغداد 1950م.
170- مقدمة في التاريخ الإقتصادي العربي-ط1-دار الطليعة للطباعة والنشر-بيروت 1969م.

ديمومبين: م.غودفروا
171- النظم الإسلامية-ترجمة: فيصل السامر وصالح الشماع-بيروت 1961م.

ديورانت:ول
172- قصة الحضارة-ترجمة: محمد بدران-ط2-مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر-القاهرة 1964م.

ربيع: حسنين محمد
173- البحر الأحمر في العصر الأيوبي-القاهرة 1980م.

الريحاني: أمين
174- ملوك العرب: رحلة في البلاد العربية-المطبعة العلمية-بيروت 1924م.

الريس: محمد ضياء الدين
175- الخراج والنظم المالية للدولة الإسلامية-ط3-دار المعارف-مصر 1969.

ريسلر:جاك
176- الحضارة العربية-ترجمة: غنيم عبدون-الدار المصرية للتأليف والترجمة-القاهرة.

الزبيدي: محمد حسين

177- الحياة الإجتماعية والإقتصادية في الكوفة في القرن الاول الهجري-المطبعة العالمية-القاهرة 1970م.

زكار: سهيل

178- تارخ العرب والإسلام-دار الفكر-بيروت

الزوكة: محمد خميس

179- في جغرافية العالم العربي-دار المعرفةالجامعية-الاسكندرية 1986م.

زيادة: نقولا

180- الجغرافية والرحلات عند العرب-دار الكتاب اللبناني للطباعة والنشر-بيروت 1962م.

181- الحسبة والمحتسب في الإسلام-المطبعة الكاثوليكية-بيروت 1963م.

زيادية: عبد القادر

182- مملكة صنغاي في عهد الأسبقين-الشركة الوطنية للنشر والتوزيع (الجزائر:د/ت)، بلا.ت.

الزيعلي: أحمد عمر

183- مكة وعلاقاتها الخارجية من(310-487هـــ)-مطابع جامعة الرياض-1981م.

سالم : عبد العزيز

184- تاريخ العرب في عصر الجاهلية-دار النهضة العربية-بيروت 1971م.

185- البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي-مؤسسة شباب الجامعة-الإسكندرية 1993م.

السامر: فيصل

186- الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الاقصى-ط1- دار الشؤون الثقافية-بغداد 1986م.
187- ثورة الزنج-ط2-بغداد 1971م.

سرور: محمد جمال الدين
188- تاريخ الحضارة الإسلامية في الشرق-دار الثقافة العربية للطباعة.
189- دولة بني قلاوون في مصر-دار الفكر-القاهرة 1947م.

سلطان: حامد
190- مشكلة خليج العقبة-مطبعة النهضة الجديدة-القاهرة 1966- 1967م.
السلطان: عبد الله عبد المحسن
191- البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي-بيروت 1984م.

سهيل: موسى زناد
192- الأطماع الصهيونية في البحر الأحمر-مطبعة النجوم-بغداد 1983م.

سوسة: احمد
193- الشريف الإدريسي في الجغرافية العربية-نشر نقابة المهندسين العراقية- بغداد 1974م.

السيد: عاطف
194- البحر الأحمر والعالم المعاصر-ط2-دار عطوة للطباعة-القاهرة 1985م.

سيديو: لويس اميل
195- تاريخ العرب العام-ترجمة: عادل زعيتر-نابلس 1948م.د

الشامي: أحمد
196- لجنة تدوين تاريخ قطر-قطر 1976م.

شحاتة: عيسى ابراهيم

197- القاهرة، تاريخها، نشأتها-دار الهلال، بلا.ت.

الشرباصي: أحمد

198- المعجم الإقتصادي الإسلامي-دار الجيل-بيروت 1981م.

شرف الدين: احمد حسين

199- اليمن عبر التاريخ-مطبعة السنة المحمدية-ط2-1384هـ/1964م.

الشريف: أحمد إبراهيم

200- مكة والمدينة في الجاهلية وعصر الرسول(ص)-ط2-دار الفكر العربي.

شهاب: حسن صالح

201- فن الملاحة عند العرب-ط1-دار العودة-بيروت 1982م.

202- أضواء على تاريخ اليمن البحري-بيروت 1977م.

الشيخلي: صباح إبراهيم

203- تاريخ الإسلام في إفريقيا وجنوب شرق آسيا-كلية الآداب- بغداد.بلا.ت.

204- الأصناف في العصر العباسي-دار الحرية-بغداد 1976م.

205- العلاقات التجارية بين الخليج العربي وشرق افريقيا كما يعكسها البلدانيون العرب في العصر الوسيط-جامعة بغداد-كلية الاداب،بلا.ت.

الصالح: صبحي

206- النظم الإسلامية، نشأتها وتطورها-ط4-دار العلم للملايين-بيروت 1978.

صالح: محمد أمين

207- النظم الإقتصادية في مصر والشام في صدر الإسلام-مكتبة سعيد رأفت-جامعة عين شمس-مصر بلا.ت.

الصحاف: مهدي محمد علي

208- جغرافية البحار والمحيطات-دار الكتب للطباعة والنشر-جامعة الموصل-1982م.

الصيني: بدر الدين
209- العلاقات بين العرب والصين-ط1-مكتبة النهضة المصرية-1370هـ/1950م.

ضرار: محمد صالح
210- تاريخ سواكن والبحر الأحمر-الدار السودانية للكتب-الخرطوم 1981م.

ضومط: انطوان خليل
211- الدولة المملوكية، التاريخ السياسي والعسكري والاقتصادي-ط1-دار الحديث-بيروت 1980م.

الطائي: عبد الله شاكر
212- النظرية العامة للمضايق-مطبعة الاستقلال الكبرى-1974م.

طعماس: يوسف يحيى
213- جغرافية النقل والتجارة الدولية -بلا.ت.

الطيبي: امين توفيق
214- الحبشة عربية الأصول والثقافة-مركز جهاد الليبيين للدراسات التاريخية-طرابلس 1993م.

العارف:ممتاز
215- الأحباش بين مأرب واكسوم-المكتبة العصرية-بيروت 1975م.

عاشور: السيد محمد

216- دراسة في الفكر الإقتصادي العربي-ط1-دار الإتحاد العربي للطباعة-1973م.

العبادي: عبد الحميد
217- الدولة الإسلامية (تاريخها وحضارتها)-دار نهضة مصر للطبع والنشر-الفجالة-القاهرة بلا.ت.

العبادي: أحمد مختار
218- تاريخ البحرية المصرية-الإسكندرية 1973.

عبد العليم: أنور
219- الفوائد في أصول علم البحر والقواعد-دار الكاتب العربي للطباعة والنشر-القاهرة بلا.ت.
220- البحار والمحيطات-الدار القومية للطباعة والنشر-الإسكندرية 1964.

عثمان: شوقي عبد القوي
221- تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الاسلامية-المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب-الكويت 1990.

العزاوي: عباس
222- تاريخ الضرائب العراقية في صدر الإسلام الى آخر العهد العثماني-الناشر شركة التجارة والطباعة-بغداد 1958.

العسكري: سليمان إبراهيم
223- التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي-مطبعة المدني-القاهرة 1972.

عواد: ميخائيل
224- المآصر في بلاد الروم والإسلام-نشر مطبعة المعارف-بغداد 1948.

عقيل: محمد فالح
225- أهمية الموقع الجغرافي لسواحل مصر العربية-الإسكندرية 1973.

علي: جواد
226- المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام-مكتبة النهضة-دار العلم للملايين-بيروت 1976.
227- تاريخ العرب قبل الإسلام-المجمع العلمي العراقي-بغداد 1950.

العلي: صالح أحمد
228- محاضرات في تاريخ العرب-دار الكتب للطباعة والنشر-جامعة الموصل 1981.
229- التنظيمات الإجتماعية والإقتصادية في البصرة-ط2-دار الطليعة للطباعة والنشر-بيروت 1969.

فايد: يوسف عبد المجيد
230- دراسات في الاقيانوغرافيا-دار النهضة العربية للطباعة والنشر-بيروت 1972.

الفقي: عصام الدين عبد الرؤوف
231- اليمن في ظل الإسلام-ط1-مطبعة دار الاتحاد العربي-1982.

فهمي: نعيم زكي
232- طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب في أواخر العصور الوسطى-القاهرة 1973.

فوزي: حسين

233- حديث السندباد القديم-دار الطليعة-بيروت 1977.

القوصي: عطية
234- تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية-القاهرة 1976.

القيسي: عبد الحميد
235- البحر الأحمر (أهميته الاقتصادية والستراتيجية)-منشورات مركز دراسات الخليج العربي-جامعة البصرة 1986.

الكاشف: سيدة إسماعيل
236- مصر في فجر الإسلام من الفتح حتى قيام الدولة الطولونية-دار الفكر-القاهرة 1947.

كامل: مراد
237- في بلاد النجاشي-دار المعارف-القاهرة 1949.

كاهين: كلود
238- تاريخ العرب والشعوب الإسلامية-ترجمة: بدر الدين قاسم-ط2-دار الحقيقة-بيروت 1977.

الكبيسي: حمدان عبد المجيد
239- دراسات في تاريخ الإقتصاد العربي الإسلامي-مطبعة التعليم العالي-بغداد 1988.
240- أسواق بغداد حتى بداية العصر البويهي-دار الحرية للطباعة-بغداد 197.

كحالة: عمر رضا
241- جغرافية شبه جزيرة العرب-مراجعة: احمد علي-ط2-مطبعة الفجالة الجديدة-القاهرة بلا.ت.

كوبر
242- جغرافية النقل البحري-ترجمة: محمود ربيع-مصر 1975.

كوبيسكانوف: يوري.م.
243- أكسوم النظام السياسي والإقتصاد والثقافة، القرن الأول حتى القرن الرابع ضمن كتاب تاريخ أفريقيا العام (حضارات أفريقيا القديمة)-اليونسكو 1985.

كوك: ريجارد
244- بغداد مدينة السلام-نقله إلى العربية: فؤاد جميل ومصطفى جواد-ط1-مطبعة شفيق-بغداد 1962.

لسترانج: كي
245- بلدان الخلافة الشرقية-مطبعة الرابطة-بغداد 1954.

لقمان: حمزة علي
246- تاريخ الجزر اليمنية-مطبعة يوسف وفيليب الجميل-بيروت 1972.

لوبون: غوستاف
247- حضارة العرب-ترجمة: عادل زعيتر-ط2-دار احياء الكتب العربية-1948.

لومبارد: موريس
248- الإسلام في عظمته الأولى (من ق 8-11م)-ترجمة: ياسين حافظ-دار الطليعة للطباعة والنشر-بيروت 1977.

لويس: ارشيبالد

249- القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط-ترجمة: أحمد عيسى- القاهرة 1960.

ماسينيون: المسيو لويس

250- خطط الكوفة-ترجمة: كامل سلمان-ط1-نشر جمعية منتدى النشر-النجف 1979.

ماهر: سعاد

251- البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية-وزارة الثقافة-دار الكتاب العربي للطباعة والنشر-بلا.ت.

متز: آدم

252- الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري أو عصر النهضة في الإسلام-نقله إلى العربية: محمد عبد الهادي أبو ريدة-مكتبة الخانجي-القاهرة- دار الكتاب العربي-بيروت بلا.ت.

موللر: ولتر

253- طريق اللبان القديم-ترجمة: يوسف محمد عبد الله-نشر ضمن كتابه أوراق (صنعاء)-1985.

محمد: بدر عبد الرحمن

254- الحياة السياسية ومظاهر الحضارة في العراق والمشرق الإسلامي من أوائل القرن 4هـ حتى ظهور السلاجقة-ط1-القاهرة 1989.

محمود: محمود توفيق

255- المدخل الجنوبي للبحر الأحمر-مطبعة نهضة مصر-القاهرة 1983.

المسري: حسين علي
256- تجارة العراق في العصر العباسي-مطبعة كلية الآداب-جامعة الإسكندرية 1982م.

المصري: عبد السميع
257- التجارة في الإسلام-مكتبة الأنجلو المصرية-القاهرة 1976.

المناوي: محمد عبد الرؤوف
258- النقود والمكاييل والموازين-تحقيق: د. رجاء محمود السامرائي-دار الرشيد للنشر-بغداد 1981.

ميخائيل: توفيق
259- غرائب الأخبـــار عن شـــرق أفريقيا وزنجبار- ط1- مطبعة التمدن- (د-م-1901).

منهل: علي عجيل
260- البحر الأحمر وجزره (أهميته السياسية والاقتصادية والعسكرية للوطن العربي-مركز دراسات الخليج العربي-جامعة البصرة 1980.

النجم: عبد الباري عبد الرزاق
261- خليج العقبة ومضايق تيران-ط1-1968.

الندوي: محمد اسماعيل
262- تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية-دار الفتح-بيروت بلا.ت.

هاملتون: جب
263- دراسات في حضارة الاسلام-ترجمة: إحسان عباس وآخرون-ط2-دار العلم للملايين-بيروت 1974.

هـــاو: سونيا
264- في طلب التوابل-ترجمة: محمد عزيز رفعت-مراجعة: د. محمود النحاس-مكتبة مصر-الفجالة-القاهرة 1957.

هنتس: فاليـــر
265- المكاييل والأوزان الإسلامية وما يعادلها في النظام المتري-ترجمة: كامل العسلي-عمان 1970.

وجدي: محمد فريد
266- دائرة معارف القرن العشرين-بلا.ت.

ويدنر: دونالد
267- تاريخ أفريقيا جنوب الصحراء-ترجمة: راشد البراوي-مكتبة الوعي العربي-بلا.ت.

اليوزبكي: توفيق سلطان
268- دراسات في النظم العربية الإسلامية-ط3-مديرية النشر والتوزيع-الموصل 1309هـ/1979م.
269- تاريخ تجارة مصر البحرية في العصر المماليكي-مؤسسة دار الكتب-الموصل 1975.

الهيتي: صبري فارس
270- الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر وأثرها على الأمن القومي العربي-مجلة آفاق عربية-العدد9-السنة التاسعة-1984.

د- المقالات والبحوث المنشورة في المجلات والدوريات

إبراهيم: لبيد

271- المصادر التاريخية لتجارة الخليج العربي خلال العصور الوسطى الإسلامية-مجلة المؤرخ العربي-العدد 12-الأمانة العامة لإتحاد المؤرخين العرب-بغداد 1980.

إبراهيم: محمد كريم

272- الفعاليات الإقتصادية لميناء عدن خلال القرنين 5-6 الهجريين-مجلة المؤرخ العربي-العدد 35-1988.

أحمد: فاضل عبد القادر

273- السواحل البحرية العربية ودورها في الأمن القومي العربي-مجلة الجغرافية العراقية.

إسماعيل: محمد حافظ

274- المنظور الستراتيجي لمنطقة البحر الأحمر-مجلة الباحث العربي-مركز الدراسات العربية-العدد 10-كانون الثاني-آذار 1987.

انطوني: جون ديوك

275- البحر الأحمر والسيطرة على مدخله الجنوبي-مجلة الخليج والجزيرة العربية-العدد 5-1976.

البستاني: فؤاد افرام

276- تمازج العناصر البشرية في بغداد العباسيين-مجلة المشرق-1934.

البكري: عدنان
277- معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية وحقوق العرب في خليج العقبة-مجلة المستقبل العربي-مركز دراسات الوحدة العربية-العدد 83-السنة الثامنة-1986

التاجر: علي
278- الصراع على خيرات الشرق-مجلة العرب-القاهرة 1982.

حسن: يوسف فضل
279- أهمية البحر الأحمر للتجارة العالمية-مجلة الدارة-الرياض-العدد 7-1979.
280- الصراع حول البحر الأحمر منذ أقدم العصور حتى القرن الثامن عشر الميلادي-مجلة الدارة-العدد 3-السنة الثامنة-الرياض 1983.

حلمي: إبراهيم
281- حالة العراق التجارية-مجلة لغة العرب-العدد 11-بغداد 1913.

دراج: أحمد
282- عيذاب من الثغور العربية المندثرة-مجلة المؤرخ العربي-العدد 7-بغداد 1978.

الدوري: عبد العزيز
283- الجهبذة والصيرفة في العراق في القرن 4هـ-مجلة القضاء-العدد 5-السنة الثانية 1943.

دياب: أحمد إبراهيم
284- العلاقة بين جدة وسواكن-مجلة المؤرخ العربي-بغداد 1981.

الرمضاني: مازن اسماعيل
285- التنافس والصراع الدولي في البحر الأحمر-مجلة العلوم القانونية والسياسية-كلية القانون والسياسة-جامعة بغداد-مجلد 2،1،4-1985.

الرويثي: محمد احمد
286- البحر وتاريخه الجيولوجي-مجلة الدارة-الرياض-العدد 4-1984.

رياض: زاهر
287- دولة حبشية في اليمن (بني نجاح)-المجلة التاريخية المصرية-القاهرة 1959.

الزبيدي: محمد حسين
288- أطماع الكيان الصهيوني في البحر الأحمر ومضيق باب المندب-مجلة الخليج العربي-مركز دراسات الخليج العربي-جامعة البصرة-العدد 9-1978.

الزيات: حبيب
289- الصيارفة في الإسلام-مجلة المشرق-جامعة القديس يوسف في بيروت-العدد 4-1937.

السعدي: أحمد
290- العشور أو الرسوم الكمركية في الإسلام-مجلة الكمارك والمكوس-العدد 2-كانون الأول 1955.

السيد: عليوة
291- الجوانب الإستراتيجية في صراعات البحر الأحمر-مجلة السياسة الدولية-العدد 59-كانون الثاني 1980.
292- سياسة اليمن في البحر الأحمر-مجلة السياسة الدولية-العدد 54-تشرين الأول 1978.

العاني: عبد الرحمن
293- تحول الطريق التجاري من الخليج العربي إلى البحر الأحمر وازدهار عدن-مجلة كلية الآداب-العدد 28-مايس 1980.

عبد الرزاق: ناهض
294- دوافع وأسباب تعريب المسكوكات-مجلة المسكوكات-إصدار وزارة الثقافة والإعلام العراقية-العددان 11،10-1979-1980.

عبد النافع: محمود
295- الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر-مجلة آفاق عربية-بغداد-العدد 1-1979.

غنيمة: يوسف
296- مالية العراق في عهد العباسيين-مجلة القضاء العراقية-العدد 2-آذار 1943.

فاروق: أحمد
297- دباغة الجلود وتجارتها عند العرب في مستهل الإسلام-مجلة العرب-الرياض-ج8،7-1976.

الفيل: محمد رشيد
298- العلاقات التجارية بين العراق والصين في القرون الوسطى-المجلة الجغرافية-المجلد 2-السنة الثانية-1964.

القزاز: وداد
299- الدرهم العباسي في زمن الخليفتين المهدي والهادي-مجلة سومر-العدد 10-1964.

القوصي: عطية

300- سيراف وكيش وعدن-المجلة التاريخية المصرية-المجلد 23-1976.

لبيب: صبحي
301- التجار الكارمية وتجارة مصر في العصور الوسطى-المجلة التاريخية المصرية-المجلد الرابع-العدد 1-.1951
302- سياسة مصر التجارية في عصر الأيوبيين والمماليك-المجلة التاريخية المصرية-مجلد 29،28-القاهرة 1981-1982.

محمود: محمود توفيق
303- البحر الأحمر في الإستراتيجية الدولية-مجلة السياسة الدولية-العدد 57-.1979

محمود: صالح رمضان
304- الصراع البرتغالي في اليمن-مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية-العدد 47-الكويت 1986.

مصطفى: زكي
305- ثروات البحر الأحمر-مجلة الخليج العربي-مركز دراسات الخليج العربي-جامعة البصرة-مجلد 16-العدد 4،3-1984.

ناجي: عبد الجبار
306- دراسة مقارنة للأحوال التجارية لموانئ الخليج العربي والجزيرة العربية في القرن 4هـ-مجلة المؤرخ العربي-العدد 56.

يوسف: يوسف محمد
307- علاقات العرب التجارية بالهند منذ اقدم العصور إلى القرن 4هـ-مجلة كلية الآداب-مجلد 15-القاهرة 1953.

هويدي: أمين
308- البحر الأحمر والأمن العربي (الأهمية الإستراتيجية)-مجلة المستقبل العربي-مركز دراسات الوحدة العربية-العدد 11-السنة الثانية-1980.

<u>هـ- الرسائل الجامعية</u>

جاسم: نبراس فوزي
309- النشاط الإقتصادي في الحبشة من القرن 3-9هـ/9-15م-رسالة ماجستير غير منشورة-جامعة بغداد 1423هـ/2002م.

الدجيلي: خولة محمد شاكر
310- العلاقات العربية الإسلامية مع الساحل الأفريقي حتى القرن 9هـ-رسالة دكتوراه غير منشورة-كلية الآداب-جامعة بغداد 1401هـ/1980م.

سلامة: محمد حسين
311- الأحوال الاقتصادية في بلاد الشام في العصر الأموي-رسالة ماجستير غير منشورة-جامعة بغداد 1407هـ/1986م.

الشاوي: عبير كريم عبد الرضا

312- التجارة العربية الإسلامية مع الساحل الأفريقي حتى ق 9هـ-رسالة ماجستير غير منشورة-جامعة بغداد 1422هـ/2001م.

الشمري: محمد حمزة جار الله

313- المعطيات الثقافية والإجتماعية والسياسية لأسواق العرب الموسمية قبل الإسلام-رسالة ماجستير غير منشورة-جامعة بغداد 1420هـ/1999م.

الطوفي: يوسف جرجيس

314- التنظيمات التجارية في بلاد الشام بين الغزوين المغولي والتيموري-رسالة ماجستير غير منشورة-جامعة بغداد 1404هـ/1983م.

عبد الصاحب: شيماء سالم

315- التجارة الخارجية في العصر الأموي-رسالة دكتوراه غير منشورة-جامعة بغداد 1422هـ/2001م.

الغزالي: بشير حمود كاظم

316- تجارة البحر الأحمر خلال القرنين 15-16 الميلاديين-جامعة الدول العربية-معهد البحوث والدراسات العربية-رسالة ماجستير غير منشورة 1407هـ/1986م.

الكبيسي: فرات حمدان عبد المجيد

317- وحدات الوزن والكيل والطول والمساحة في الحجاز والعراق وبلاد الشام حتى نهاية العصر الأموي- رسالة ماجستير غير منشورة- جامعة بغداد 1420هـ/1999م.

اليوزبكي: توفيق سلطان

318- تاريخ أهل الذمة في العراق-رسالة ماجستير غير منشورة-جامعة عين شمس-القاهرة 1392هـ/1972م.

المصـــادر الأجنبيـــة

1- Bosworth, C.E. Abu Abdallahal. Khwarazmion on the technical terms of secretary's Art.J.E.S.H.O.Vol. part 2, 1969.

2- Cahen, C.lasyrie du Nord. Alepogue des croisade et la principauted Antioche (paris,1940).

3- Chauju-Kua. On the Chinese and Arab Trade, by Hirth (Amsterdam 1966).

4- Clubb, Sirjohn. Ashort History of the Arab peoples, London 1969.

5- David-Weill, Jean. Papyr us Arabes Dulouvre, J.E.S.H.O.VOL, part 3, 1965.

6- Eschal Basher. The red seand the Gulf of Aden, Martinus publisher, London, 1982.

7- Felix Fabri. The wendring of felix fabri, 1980. From Library of Palestine pilgrims, Teytsociety, London.

8- Fischel: W:G. The spice trade in Mamluk Egypt. J.E.S.H.O, VOL 1, 1960.

9- Goitein.S.D. Amediterranean Society, I, Economic fondation, (Los Angelos, 1967).

10- Heyd. W. Histore ducommerce dulevant aumouyen Age(2VOLS), Leipzig, 1923.

11- Hopley (I.F). Opening Africa (London: 1965).

12- Games A. Field. America and the Mediterranean Sea (1869-1882), New Jevsey, 1989.

13- Miller. The spice trade of the Roman Empire. Oxpord 1964.

14- Pank hurst, Richard. Anintroduction to the economic history of Ethiopia from early times to 1800, (London,1961).

15- Posnansky, M(Editer). Prelude to east African history, London, Oxford University press.

16- Qazwin, Hamd-Allahmustafi. Nuzhat-Al-Qulube, tnanslated by G.Lestrange Cambridge press. London 1919.

17- Richards: D.S.ed: Islam and the trade of Asia.

18- Tott: Ancient ships.

19- I.Sir Willam foster. The red sea and adjacent countries, at the contury.

20- The periplus of the Erythraean sea, by W.H. Schoff New York (1912).